

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SERGIPE
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS E APLICADAS
DEPARTAMENTO DE DIREITO

MARINA DOS SANTOS LIMA

**ROTINA DO PÉ NA TÁBUA: QUAIS OS IMPACTOS DA JORNADA DE
TRABALHO NA VIDA DOS CAMINHONEIROS PODEM SER PERCEBIDOS A
PARTIR DAS NARRATIVAS NOS PROCESSOS TRABALHISTAS?**

SÃO CRISTOVÃO – SE
2020

MARINA DOS SANTOS LIMA

**ROTINA DO PÉ NA TÁBUA: QUAIS OS IMPACTOS DA JORNADA DE
TRABALHO NA VIDA DOS CAMINHONEIROS PODEM SER PERCEBIDOS A
PARTIR DAS NARRATIVAS NOS PROCESSOS TRABALHISTAS?**

Monografia apresentada como requisito para aprovação na Disciplina Trabalho de Conclusão de Curso II (DIRE0276), do Curso de Bacharelado em Direito da Universidade Federal de Sergipe, orientada pelo Prof^a. Dra. Shirley Silveira Andrade.

SÃO CRISTOVÃO – SE
2020

MARINA DOS SANTOS LIMA

**ROTINA DO PÉ NA TÁBUA: QUAIS OS IMPACTOS DA JORNADA DE
TRABALHO NA VIDA DOS CAMINHONEIROS PODEM SER PERCEBIDOS A
PARTIR DAS NARRATIVAS NOS PROCESSOS TRABALHISTAS?**

Trabalho de conclusão de curso apresentado
ao Departamento de Direito da Universidade
Federal de Sergipe, como parte dos
requisitos necessários à obtenção do título de
Bacharel em Direito.

São Cristovão-SE, ____ de _____ de 2020.

BANCA EXAMINADORA

Professora Dra. Shirley Silveira Andrade - UFS
Orientadora

Professor Dr. Clovis Marinho de Barros Falcão - UFS
Membro

Dr. Luiz Manoel Andrade Menezes – Juiz do Trabalho
Membro

Dedico este trabalho a memória de meu pai,
o meu maior professor, que, com muito
amor, me ensinou a caminhar ao lado do
povo trabalhador. NEOQEAV.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao meu pai, pelo cuidado, apoio e ensinamentos que me trouxeram até aqui. Agradeço a minha mãe, pelo máximo esforço dedicado em minha formação e pelo exemplo de garra e determinação. A minha irmã, Deborah, pelo suporte e companheirismo que sempre me dedicou. Grata ao meu sobrinho Guilherme Cauã por todo amor, compreensão e paciência que demonstrou neste processo. Eternamente agradecida a Ainara, mulher que tenho orgulho de chamar de companheira, pelo amor cotidiano que foi construído. Sou grata a minha família, representada pela figura de minha avó Cícera Francisca e meu tio Josafá Pereira Lima, por serem o meu lar e me darem força nos momentos mais difíceis. Agradeço a Lara Calixto, por ser amiga e porto seguro nos últimos vinte anos. Grata a Rodrigo Soares, amigo-irmão que sempre esteve junto comigo durante esta jornada da graduação. Agradeço também a Brida Carneiro, pela parceria e amizade que me dedica diariamente e a Gabriel Seixas, por ser uma verdadeira fortaleza durante o processo deste trabalho. Agradeço a Renata Quirino por todo apoio e amizade. Aos muitos amigos e amigas que sempre me apoiaram e tornaram mais leve esta jornada, aqui representados por Jessica Millet, Victória Moitinho, Beatriz Ranieri, Pedro Cazoy, José Carlos Junior, dentre outros. Gratidão ao meu partido Consulta Popular, ao Levante Popular da Juventude e o Movimento dos Trabalhadores e Trabalhadoras Sem Terra, por toda a formação e engajamento pelas lutas do povo brasileiro. Agradeço a todos da Assessoria Jurídico Popular Luiz. A professora orientadora, Dr.^a Shirley Silveira Andrade, pelo acolhimento e orientação que me forneceu durante todo o processo deste trabalho.

Se a classe trabalhadora tudo produz, à ela
tudo pertence. [Karl Marx, 1848]

RESUMO

O presente trabalho tem como objeto refletir quais os impactos da jornada de trabalho estão sendo suportados pelos caminhoneiros no Brasil, a partir da narrativa dos trabalhadores nos processos judiciais trabalhistas. Além disso, busca verificar se os caminhoneiros estão expostos a prática de jornadas exaustivas e como funcionam os mecanismos de proteção legal a estes trabalhadores. Para isso, a metodologia utilizada é a análise de vinte e cinco atas de audiências retiradas dos processos trabalhistas que foram julgados durante o ano de 2019 nos Tribunais Regionais do Trabalho (TRT's) da 1ª, 2ª, 4ª, 6ª, 10ª, 13ª, 14ª, 15ª, 18ª, 19ª, 20ª, 21ª, 24ª Região. O resultado da pesquisa revelou que os caminhoneiros estão expostos a uma jornada exaustiva com duração comum de 17 a 19 horas seguidas de trabalho intenso e desgastante, com poucos intervalos para repouso, condições alimentares precárias, condições inadequadas para dormir, isolamento social e familiar. Além disso, o atual dispositivo legal da categoria, qual seja, a lei 13.103/2015, não protege os caminhoneiros de uma jornada exaustiva, visto que o limite a jornada de trabalho estabelecido pela lei, já bastante elástico na quantidade de 12 horas diárias de trabalho, pode ser flexibilizado pelo empregador sem justo motivo e, também, não considera como tempo de trabalho o referido tempo de espera, que conforme demonstrou nossa pesquisa pode durar até mais de oito horas.

PALAVRAS-CHAVES: Direito Do Trabalho. Jornada De Trabalho. Caminhoneiro. Classe Operária.

ABSTRACT

The present work aims to reflect what the impacts of the workday are being borne by truck drivers in Brazil, from the workers' narrative in the labor lawsuits. In addition, it seeks to verify whether truck drivers are exposed to the practice of exhaustive hours and how the mechanisms of legal protection for these workers work. For this, the methodology used is the analysis of twenty-five minutes of hearings taken from labor proceedings that were judged during the year of 2019 in the Regional Labor Courts (TRT's) of the 1st, 2nd, 4th, 6th, 10th, 13th, 14th , 15th, 18th, 19th, 20th, 21st, 24th Region. The result of the survey revealed that truck drivers are exposed to an exhausting journey with a common duration of 17 to 19 hours followed by intense and exhausting work, with few rest intervals, precarious eating conditions, inadequate sleeping conditions, social and family isolation. In addition, in the current legal provision of the category, which is Law 13.103 / 2015, they do not protect truck drivers from an exhaustive workday, since the working hours limit established by the law, already quite elastic in the amount of 12 hours of work per day , it can be made more flexible by the employer without just reason and, also, it does not consider such waiting time as work time, which, as our research has shown, can last up to more than eight hours.

KEYWORDS: Labor Law. Workday. Trucker. Working Class.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
CAPÍTULO 1: A JORNADA DE TRABALHO	12
1.1- A composição da jornada de trabalho na perspectiva de Marx.....	12
1.2- O limite máximo da jornada de trabalho	13
1.3- A história da jornada de trabalho e a industrialização.....	15
1.4 - A história da luta pela jornada de trabalho no Brasil	18
1.5 A jornada de trabalho na Lei.....	19
1.6 A jornada de trabalho na Lei brasileira.	21
CAPÍTULO 2: OS LIMITES DA JORNADA DE TRABALHO DOS CAMINHONEIROS EMPREGADOS NO BRASIL.....	25
2.1 A história da jornada de trabalho dos caminhoneiros no Brasil	25
2.2 A jornada de trabalho dos caminhoneiros no sistema jurídico brasileiro.....	28
2.3 Os impactos da jornada de trabalho na vida dos caminhoneiros do Brasil.....	35
CAPÍTULO 3: A ANÁLISE DAS ATAS DE AUDIÊNCIAS PRODUZIDAS NOS PROCESSOS TRABALHISTAS ENVOLVENDO JORNADA DE TRABALHO DOS CAMINHONEIROS BRASILEIROS.....	42
3.1- A metodologia da pesquisa empírica: atas de audiências trabalhistas como fonte documental	42
3.2- Análises dos processos	45
3.2.1- Tipo de rota percorrida	45
3.2.2- O ritmo da jornada de trabalho.....	49
3.2.3- O trabalho noturno	54
3.2.4- O tempo de espera.....	56
3.2.5- Quantidade de folgas por mês	59
3.3- Reflexões dos aspectos da jornada de trabalho dos caminhoneiros envolvidos na pesquisa ..	64
CONSIDERAÇÕES FINAIS	66
REFERÊNCIAS.....	68
ANEXOS.....	79

INTRODUÇÃO

A pesquisa aqui apresentada pretende analisar quais os impactos da jornada de trabalho no convívio social e na saúde dos trabalhadores caminhoneiros. A importância deste estudo consiste na amplitude e relevância econômica da categoria, visto que contabilizam quase dois milhões de profissionais (Knauth et al, 2012) que, em geral, dispõem de condições precárias de trabalho (Masson e Monteiro, 2010, p. 533) e são os principais responsáveis pela circulação de mercadorias na economia brasileira (CNT – Confederação Nacional Dos Transportes, 2011).

Além disso, a extensão média da jornada de trabalho dos caminhoneiros é muito maior comparada com as demais categorias, cujo limite legal é de oito horas diárias (Kapron, R. 2012). Atualmente, a jornada de trabalho dos caminhoneiros é legalmente limitada a 12 horas diárias, desconsiderando o tempo em que os trabalhadores estão aguardando a carga e descarga dos veículos, parados em congestionamentos durante as entregas, negociando com clientes, recebendo pagamentos, entre outras atividades inerentes ao cotidiano da profissão. A previsão legal foi determinada pela Lei nº 13.103/2015 e atualmente está disposta no artigo 235-C, caput e §8º da CLT¹. Também, foram encontrados relatos através do levantamento bibliográfico que indicam jornadas de até 18 horas de direção ininterrupta por parte dos caminhoneiros (NASCIMENTO; NASCIMENTO; SILVA, 2007, p.4).

Outra problemática é o intenso ritmo em que é desenvolvida a jornada de trabalho dos motoristas de caminhão. Hoffmann (2003, p. 55) alerta para algumas características próprias da atividade dos motoristas, tais como: a atenção constante, precisão na realização das ações, autocontrole, direção defensiva, análise e interpretação das informações recebidas pelos equipamentos do veículo. Fatores como perigo de vida, as cargas valiosas e/ou tóxicas, a sinalização deficiente nas estradas e vias, o excesso de ruído, o calor que sai da cabine, a conformação da poltrona que nem sempre é anatomicamente correta, a permanência em uma

¹ Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extra ordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias.

§8º São considerados tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias.

mesma posição em frente ao volante são elementos que exigem um esforço intenso durante a jornada de trabalho dos caminhoneiros (Lopes et al, 2007, p. 532).

Assim adotamos as hipóteses de que a extensão e a intensidade da jornada de trabalho destes profissionais implicam graves prejuízos para a saúde e o convívio social do trabalhador e que não existe uma proteção legal dos efetivos limites biológicos e sociais do caminhoneiro. Para a constatação das hipóteses será utilizada a pesquisa bibliográfica e a pesquisa documental, de natureza qualitativa e quantitativa, nas atas de audiências retiradas de processos advindos de diversos Tribunais Regionais do Trabalho. Os documentos escolhidos registram os depoimentos dos trabalhadores caminhoneiros sobre os aspectos das próprias jornadas de trabalho.

Para o desenvolvimento deste estudo, será utilizado o método do materialismo histórico dialético, compreendendo a jornada de trabalho como elemento inserido no funcionamento do sistema capitalista (Marx, 2014, p. 392). A concepção utilizada deixa explícito a raiz mais profunda do ser social e de sua realidade, estando em sintonia com os interesses históricos da classe proletária. O método escolhido permite a compreensão do processo histórico-social como totalidade e fundamenta uma concepção revolucionária de sociedade. (MARX; ENGELS; 2009).

No primeiro capítulo será discutido o conceito de jornada de trabalho na perspectiva marxista, a relação da jornada de trabalho com o processo de industrialização e a luta da classe trabalhadora pela redução da jornada. Posteriormente, no segundo capítulo será feita uma discussão mais específica em torno dos aspectos da jornada de trabalho dos caminhoneiros no Brasil, a greve da categoria de 2015 e as disposições legais sobre a jornada de trabalho desta categoria. Por fim, no terceiro capítulo, será apresentado os resultados da pesquisa de campo que buscou nas atas de audiência dos processos judiciais revelar os aspectos da jornada de trabalho a partir da representação dos próprios trabalhadores.

PRIMEIRO CAPÍTULO

A JORNADA DE TRABALHO

O que um piano, uma cadeira, uma xícara, um carro e uma caneta compartilham em comum? Todos estes precisaram de um tempo de trabalho para existirem. O trabalho aqui aparece como uma transformação de elementos da natureza voltadas para atender uma finalidade humana. O período em que existe aplicação da força de trabalho para o processo de produção ou circulação de bens e serviços durante um dia é chamado de jornada de trabalho.

O objetivo deste capítulo é demonstrar os elementos que compõem a jornada de trabalho e a forma como ela irá impactar na vida dos trabalhadores caminhoneiros. Como método, será desenvolvido aqui as categorias do materialismo histórico dialético, estudando a relação entre capital e trabalho na sociedade moderna. Assim, a contribuição de Karl Marx é o fio condutor dos estudos expostos neste capítulo.

1.1- A composição da jornada de trabalho na perspectiva de Marx

Para Karl Marx (2014, p. 390) a jornada de trabalho é dividida em duas espécies de tempo, existindo o tempo necessário e o tempo excedente. O primeiro tipo diz respeito ao tempo que o trabalhador gasta para produzir em mercadorias o valor referente a própria remuneração. O valor da remuneração precisa corresponder ao necessário para a manutenção de sua existência e a de sua família, cobrindo gastos com comida, água, vestimentas, entre outros. O custo com a sobrevivência do trabalhador é considerado necessário para que o mesmo renove a sua força de trabalho para reaplicá-la no processo de produção.

Ocorre que a jornada de trabalho não é voltada apenas para a produção da subsistência do trabalhador, visto que no modo de produção capitalista é necessário também o tempo de produção que será destinado a remunerar o proprietário dos meios de produção. A este mais-trabalho, que vai além do necessário, denomina-se tempo de trabalho excedente. O valor que é produzido neste tempo de trabalho excedente é o que Marx (2014, p. 392) chama de mais-valia.

A mais-valia é o incremento, ou, excedente sobre o valor original (Marx, 2014, p. 392), sendo assim o meio de acumular capital e, também, a razão dos trabalhadores serem

explorados, pois “o sobre-trabalho fornecido pelo operário é a única fonte de lucro capitalista. O capital ao comprar a força de trabalho, adquire uma mais-valia” (LEFBREV, 2013, p.89), cuja o valor exato será determinado pelo quanto de trabalho for possível extrair do operário durante a jornada de trabalho.

Deste modo, segundo Marx (2014, p. 586), há duas maneiras de extrair a mais valia, sendo uma delas o aumento do tempo de trabalho excedente, com a extensão da jornada de trabalho, sendo conhecida como mais valia absoluta. No entanto, ainda conforme o autor, também é possível aumentar a mais-valia sem alterar a quantidade de tempo trabalhado pelo operário, através dos avanços tecnológicos nos meios de produção que permitem o aumento da produtividade das mercadorias. Esta ultima chama-se de produção da mais valia relativa.

A revolução tecnológica e a consequente produção da mais valia relativa, produzem ganhos extraordinários, que são otimizados ao máximo possível através do prolongamento da jornada de trabalho (Marx, 2014, p. 588). Ou seja, conforme o pensamento exposto, ainda que o desenvolvimento tecnológico dos meios de produção aumentem a capacidade produtiva de cada operário, o capitalista permanece ampliando a jornada de trabalho, pois, a “a grandeza do ganho aguça a voracidade por mais ganho” (Marx, 2014, p. 588).

Podemos entender assim, a partir do pensamento exposto, que a jornada de trabalho dentro do sistema capitalista carrega em si o ímpeto do capital em se auto valorizar a partir da apropriação do máximo de tempo disponível do trabalhador. No entanto, cabe refletir qual o ponto máximo que o capital pode se apropriar do tempo do trabalhador e quais são os elementos que irá determinar este limite.

1.2- O limite máximo da jornada de trabalho

Até então, vimos que a jornada é composta por um tempo de trabalho necessário e um tempo de trabalho excedente, e que, através deste último é que é produzida a mais-valia que será apropriada pelo capitalista (dono dos meios de produção). Porém, como esclarecido por Marx (2014, p. 391), a força de trabalho adquirida pelo capitalista advém de uma fonte humana, e, como tal, possui limitações que são inerentes tanto sob a perspectiva biológica, como pela perspectiva social.

Com relação a primeira, elencada pelo autor, diz respeito a quantidade de força vital que uma pessoa tem disponível durante o dia. Ora, é da natureza do trabalhador a necessidade

diária de descansar, dormir, alimentar-se, limpar-se, dentre outras. Estas necessidades biológicas demandam um tempo do dia em que a pessoa não pode trabalhar, significando assim uma forma de limite a jornada (Marx, 2014, p. 391).

Outra forma de limitação é aquela determinada pelas necessidades intelectuais e sociais do trabalhador, que impedem o prolongamento da jornada, visto que o ser humano precisa de tempo para satisfazer as necessidades intelectuais e sociais, cuja extensão e número são determinados pelo nível geral de cultura de uma dada época (Marx, 2014, p. 391).

Assim, o tempo de trabalho delimita a vida do trabalhador, visto que desenha um *modus vivendi* da pessoa, que organiza todo o seu tempo de vida levando em conta a extensão da jornada de trabalho pactuada com o empregador (Oliveira e Silva, 2013, p. 27). Assim, o limite máximo estabelecido para a jornada de trabalho condiciona de forma direta o resto de tempos vitais, assim como a realização da pessoa do trabalhador”, sendo essencial na garantia de direitos como a educação, a participação política e sindical do trabalhador, o culto religioso, a família “ou, em definitivo, qualquer outro aspecto pessoal que o trabalhador pretenda cultivar (Trillo, 2010, p. 30).

No entanto, conforme esclarece Marx, (2014, p. 391), ambas as formas de limitação da jornada de trabalho são de natureza extremamente elásticas e permitem as mais amplas variações. A apuração dos limites físicos e psicológicos do trabalhador é difícil e precisa levar em consideração as condições em que o trabalho será desenvolvido, se são trabalhos particularmente penosos, como os que demandam alta força física, arriscados ou insalubres (Brito Filho, 2014).

Porém, quando a jornada de trabalho supera os limites biológicos e sociais do trabalhador estamos diante do que chama-se de jornada exaustiva (Brito Filho, 2014). Apesar dos danos à saúde e convívio social do trabalhador ser uma condição alternativa para caracterização, a análise destes é uma das maiores evidências a jornada exaustiva (Darcanchi, 2013, p. 151).

Importante enfatizar que o conceito de jornada exaustiva aqui utilizado não é o mesmo que está previsto no artigo 149 do Código Penal, pois, a definição citada aborda elementos referentes ao trabalho escravo contemporâneo. Aqui estamos tratando do termo jornada exaustiva na perspectiva do trabalho livre, não sendo, portanto, necessário para sua

caracterização as circunstâncias que anulam a vontade do trabalhador (Marinho e Vieira, 2019, p.8).

A jornada exaustiva habitual, é assim o produto da própria essência da produção capitalista, cuja a demanda empresarial pelo maior tempo de trabalho possível, desrespeita os limites da vida e da saúde dos trabalhadores (Trillo, 2010, p. 30). Assim, a manipulação da jornada para sublimar lucros e suprimir a necessidade dos trabalhadores desponha como lógica imanente do sistema capitalista (Harvey, 2014, p. 64).

Desse modo, a luta entre o trabalho e o capital é representada como uma disputa de subsistência, onde o capitalista busca o aumento do lucro e de seu padrão de vida e conforto, e o trabalhador se organiza para resistir às pressões implícitas e explícitas do aumento da produtividade, da intensidade e da duração do trabalho (Harvey, 2014, p. 64). Logo, a história da produção capitalista se apresenta como uma luta em torno dos limites da jornada de trabalho, uma luta entre a classe capitalista e a classe trabalhadora (Marx, 2014, p. 394).

1.3- A história da jornada de trabalho e a industrialização

De acordo com Marx, os elementos que compõem a jornada de trabalho são alterados conforme é desenvolvida a história da industrialização e aumentada a capacidade técnica de produção (MARX; 2014, p. 390). Esta compreensão é importante, pois indica a dinâmica das relações produtivas e como a jornada de trabalho foi impactada em suas distinções históricas.

Inicialmente, a jornada de trabalho no modo de produção da Europa Medieval dependia primeiramente do clima e das condições naturais, pois, estes ditavam quando o trabalho seria feito ou não (Camargo, 1998). Além das condições naturais, outra espécie de limitação imposta a jornada de trabalho, neste período, é que o tempo era definido pelas práticas religiosas (Le Goff, 1979).

Com a transição de um modo de produção ao outro, a marcação do tempo é controlada de forma mais exata após a ascensão do capitalismo industrial, para favorecer o novo sistema econômico vigente (Thompson, 1987, p. 291). De acordo com o pensamento do autor, a própria avidez por ampliar a mais-valia, inerente a classe burguesa que estava nascendo na consolidação do capitalismo industrial, exigia maior precisão para marcar e vigiar a duração da jornada dos trabalhadores.

De acordo com a pesquisa bibliográfica dos autores expostos, essa ambição pelo aumento produtivo sustentou também uma série de invenções que aceleraram o ritmo de produção das mercadorias, como ocorreu com a luz a gás, que permitiu a extensão dos horários de trabalho para o período da noite. Com a utilização da luz o trabalho noturno passou a ser comum e o tempo das jornadas de trabalho ainda maiores, com uma jornada média de 16 horas diárias quase todos os dias do ano (Marx, 2014, p. 410).

A invenção da máquina movida a vapor também revolucionou os modos de produção, de modo que dinamizou o trabalho mecânico nas indústrias com máquinas que desempenhavam o equivalente à quinhentos cavalos, tornando a produção menos dependente da força física do trabalhador (Giannotti, 2007, p. 26). Assim, foram introduzidas novas formas de organização do trabalho, o pequeno barracão de poucos trabalhadores transformou-se em grandes construções cheias de máquinas e gente (Giannotti, 2007, p. 25).

O crescimento do trabalho assalariado, que trouxe novas formas de exploração e aumentou a concentração das riquezas nas mãos dos patrões foi um marco na consolidação e expansão do capitalismo (Giannotti, 2007, p. 25). Conforme aponta Giannotti (2007, p. 25) as raízes do capitalismo já existiam, mas foi no final do século XVIII que a árvore da indústria nasceu na Inglaterra.

Fruto da grande transferência das riquezas de países invadidos na América, África e Ásia, pelas expedições colonizadoras para países da Europa, o acúmulo primitivo do capital, denominado por Marx como o período entre 1450 e 1770, foi pouco a pouco transformado em máquinas industriais (Giannotti, 2007, p. 27). Para o autor, o capitalismo inicialmente expandiu-se para outros países da Europa, mas, logo depois, foi introduzido nos Estados Unidos, que utilizava o dinheiro roubado da América Latina e o resto do mundo colonizado para investir no desenvolvimento da indústria e novas tecnologias (Giannotti, 2007, p. 26).

Enquanto isso, as condições laborais nas fábricas eram as piores possíveis e as jornadas de trabalho eram as máximas possíveis, chegando até as 18 horas todos os dias do ano, levando muitos trabalhadores a morte por exaustão (Giannotti, 2007, p. 27). Assim, a resistência da classe operária e a luta por condições melhores do trabalho nas indústrias surge, praticamente como um instinto de sobrevivência. Houve muitos tipos de revoltas, arrombamento de mercados atrás de comidas, destruição de máquinas, greves, comícios, manifestações ocupando os grandes centros das cidades (Giannotti, 2007, p. 29).

Em 1864 surgiu a Associação Internacional dos Trabalhadores (AIT), integrando organizações operárias de diversos países europeus e Estados Unidos (Giannotti, 2007, p. 32). Posteriormente, o Congresso Geral dos Trabalhadores Norte-Americanos, celebrados em Baltimore no ano 1866, estabeleceu como resolução a prioridade da luta pela jornada de trabalho de oito horas em todos os Estados Unidos da América (Giannotti, 2007, p. 35). Mais adiante, a Organização Internacional Socialista instituiu que a jornada de trabalho máxima de 8 horas diárias seria a principal bandeira econômica para atrair o interesse dos operários pelo socialismo (SÜSSEKIND, MARANHÃO, VIANNA E TEIXEIRA, 2003, p. 795).

Um dos símbolos históricos da luta pela limitação da jornada de trabalho ocorreu em 1º de maio de 1886, com a greve dos trabalhadores em Chicago (EUA) que reivindicava a jornada de trabalho limitada à oito horas diárias. A greve e as manifestações foram reprimidas violentamente pelo Estado, com a condenação de cinco de seus líderes ao enforcamento (Giannotti, 2007, p. 30). Assim surgiu o dia internacional do trabalhador, comemorado em todos os países, menos Estados Unidos. Apenas em 1890 o Congresso Norte Americano votou a Lei que limitou o tempo máximo para a jornada de trabalho a oito horas diárias (Giannotti, 2007, p. 30).

A luta pela lei que limitasse o tempo da jornada de trabalho manifestou-se nos diversos países com polos de desenvolvimento industrial sendo, inclusive, pauta central da primeira e décima quarta Convenção Internacional do Trabalho realizada pela Organização Internacional do Trabalho (OIT), em 1919 e 1921 respectivamente (Giannotti, 2007, p. 33) .

Na primeira convenção da OIT é tratado sobre o limite de tempo máximo para a jornada de trabalho em oito horas diárias, e na décima quarta convenção é tratado sobre direito do descanso semanal, preferencialmente nos dias consagradas nos costumes nacionais (Giannotti, 2007, p. 33). Conforme esclarece Giannotti (2007, p. 33), a luta pela jornada de trabalho tinha também como objetivo proteger o tempo da reprodução social do trabalhador, garantindo ao mesmo o horário de descanso e lazer com a família nas horas noturnas e aos domingos.

A partir do sintético contexto histórico referente a luta dos trabalhadores no âmbito internacional aqui exposto, para o objetivo de nossa pesquisa, qual seja avaliar a realidade da jornada de trabalho dos caminhoneiros no Brasil, nos aprofundaremos no tópico a seguir a realidade brasileira nesta temática.

1.4 - A história da luta pela jornada de trabalho no Brasil

Conforme Giannotti (2007, p. 61), a industrialização no Brasil iniciou-se cem anos após a industrialização na Europa, instaurando as primeiras indústrias no país no início do século XX, contando com aproximadamente oitenta mil trabalhadores urbanos. As riquezas naturais da terra e a fertilidade do solo brasileiro em conjunto com a disponibilidade de milhões de escravos para o trabalho, desestimularam a construção das fábricas no Brasil. Tudo de industrializado que existia no país era praticamente vindo da Inglaterra, inclusive nos períodos de pré e pós independência. Por isso, sua economia, mesmo depois de 1900, permaneceu sendo majoritariamente agrícola e voltada para a exportação (Giannotti; 2007, p. 62).

Ocorre que a produção agrícola possibilitou a acumulação de riquezas para aqueles que investiram nas primeiras indústrias brasileiras. Nos anos de 1844 e 1866 foram instaladas no país as primeiras nove indústrias de tecelagem de algodão. Em 1890 este número ampliou-se para 48 fábricas nacionais (Giannotti; 2007, p. 62). Também afirma o autor que as condições de trabalho nas fábricas brasileiras no início da industrialização eram degradantes e com jornadas exaustivas. Para Moraes (2008) no fim do século XIX e início do século XX, o Brasil tinha no plano jurídico uma Constituição liberal – onde não havia regulação do Estado no mercado de trabalho e um processo de criminalização do movimento operário.

No mundo do trabalho, temos a substituição crescente e gradativa da mão-de-obra negra escrava pela do emigrante branco (Moraes, 2008). Os primeiros polos industriais no Brasil contavam com os trabalhadores imigrantes europeus em suas dependências, vindos das regiões mais pobres do continente. Ainda entrou em curso a criação de sindicatos – sem a tutela do Estado – bastante combativos e com orientação anarquista (Giannotti, 2007, p. 75).

A classe trabalhadora que tinha em si parte de imigrantes que já haviam tido contato com o movimento operário na Europa, reproduzia experiências de lutas coletivas para estabelecer limites a jornada de trabalho. Assim, em 1900, os trabalhadores das fábricas brasileiras estavam organizados em sindicatos e realizavam greves pela redução da jornada de trabalho para 8 horas diárias, pauta identificada em todas as greves do Brasil na época .

Conforme o autor, entre o início do século XX e o ano de 1920 foram mais de 400 greves operárias construídas no país (Giannotti, 2007, p. 83).

A referência bibliográfica sobre a época mostra a importância das greves trabalhistas na redução da jornada de trabalho, aumento salarial, entre outros, principalmente nas grandes metrópoles, como Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador e Porto Alegre (Moraes, 2008). Contudo, não era apenas por meio de greves, inclusive, as gerais, que o movimento operário fazia reivindicações, mas também com comícios, passeatas, organização de Congressos dos trabalhadores, sabotagem na empresa etc., caracterizando-se, por conseguinte, uma situação de grande efervescência social (Moraes, 2008). Nesse contexto, o empresariado solicita urgentemente ao Estado uma solução, que neste caso, seria a intervenção em todos os sentidos, inclusive com a criação das leis trabalhistas (GOMES, 1979).

1.5 A jornada de trabalho na Lei.

As respostas dos Estados as reivindicações operárias pela limitação da jornada de trabalho via de regra eram repressivas, com a polícia e o exército, em muitos casos, provocando mortes, prisões e ferimentos nos manifestantes (Giannotti, 2007, p. 25). A criação de leis que regulamentassem as condições de trabalho e limitasse a jornada ia de encontro com a doutrina liberal adotada pelo Estado, filosofia política criada pela classe burguesa para garantir a liberdade total as forças produtivas: capital e trabalho (Giannotti, 2007, p. 25).

Assim, de acordo com o pensamento dos autores expostos, não eram feitas leis para a defesa do trabalhador, pois estas representavam a diminuição dos lucros do capital. Para Marx (2014, p. 463) a história da regulação da jornada de trabalho e a criação de uma “jornada normal de trabalho” é o produto da resistência dos trabalhadores contra as classes capitalistas. Neste caso, conforme a perspectiva demonstrada pelo autor, o Estado, regido pelos interesses da classe burguesa, legisla sobre as forças produtivas apenas quando se vê obrigado pelo movimento da luta de classes.

A Lei de Pael na Inglaterra é conhecida por ser o marco da intervenção do Estado nas relações de trabalho, esta norma limitava a contratação de crianças para maiores de 10 anos e proibia o trabalho noturno para este público, limitando a jornada de trabalho destas em 12 horas diárias (OLIVEIRA, 2002, p. 68). De acordo com Oliveira (2002, p. 68) poucos anos

depois foram criados conselhos com representação de empregados e empregadores para mediar pequenos conflitos oriundos das fábricas.

Posteriormente, em 1833 houve a limitação da jornada de trabalho dos jovens menores de treze anos para 9 horas, e dos adolescentes com menos de 18 anos para 12 horas. (OLIVEIRA, 2002, p. 71). Em 1847 na Inglaterra é estabelecida a Lei das Dez horas, limitando a jornada máxima de trabalho para a indústria têxtil. Em 1849 foi fixada jornada máxima de trabalho em 10 horas para todos os trabalhadores (OLIVEIRA, 2002, p. 72).

Outro importante marco histórico na limitação da jornada de trabalho foi a proibição do trabalho noturno de mulheres e crianças. Em 1850 a Inglaterra padronizou o horário da jornada de trabalho deste grupo protegido entre seis da manhã até seis da tarde, que acabou na prática limitando a jornada de trabalho dos homens trabalhadores também (OLIVEIRA, 2002, p. 72).

Neste período, também, iniciou-se um movimento de constitucionalização do limite máximo para o tempo de trabalho, que iniciou no México em 1917, na cláusula 123, onde estabelecia uma jornada de oito horas para adultos e limitava a jornada de menores de 16 anos para seis horas, bem como, a jornada máxima noturna de sete horas, o descanso semanal, dentre outras garantias trabalhistas (Delgado, 2019, p. 106). Em 1919 a Constituição de Weimar, na Alemanha, também fez a previsão do direito dos trabalhadores (Delgado, 2019, p. 106).

O fundamental de se observar é que as constituições alemã e mexicana e a criação da Organização Internacional do Trabalho (OIT) simbolizam a intervenção do Estado nas relações trabalhistas de modo mais estruturado, consolidando assim o Direito do Trabalho como um ramo autônomo da ordem jurídica (Delgado, 2019, p. 107).

Com isto, houve uma clara redução da jornada de trabalho em diversos países que vivenciavam a revolução industrial, logo após uma série de mobilizações dos trabalhadores neste sentido (Dal Rosso, 2006). Assim, como um produto do movimento da força social dos trabalhadores, a jornada de trabalho foi tendo o seu tempo cada vez mais reduzido, com o estabelecimento legal da duração limite da jornada de trabalho (Evans, Lippoldt e Marianna, 2001).

Importante pontuar uma disputa pela compreensão do que efetivamente compõe a jornada de trabalho para fins de averiguação do seu limite real. O cálculo da extensão da

jornada de trabalho pode ser feito a partir de três perspectivas, cabendo ao sistema justrabalhista de cada Estado determinar qual será adota. Na primeira, considera-se apenas o tempo efetivamente trabalhado, na segunda considera-se o tempo que o trabalhador ficou a disposição da empresa, independente da prestação de serviço, na terceira é computado também o tempo dispendido no deslocamento até o trabalho (Delgado, 2019, p. 1030).

1.6 A jornada de trabalho na Lei brasileira.

No caso do Estado Brasileiro, em breve análise histórica, podemos analisar que após o fortalecimento do movimento operário, as relações de trabalho passaram a ser disciplinadas mais amplamente, desde a definição de regras para contratos individuais até a articulação de uma legislação sindical à legislação trabalhista e previdenciária (Giannotti; 2007, p. 89).

Conforme analisa Gomes (1979), são as greves gerais de 1917/1918/1919, que assustam os empresários, e em nome da manutenção da ordem e dos ganhos do lucro do capital, a burguesia busca à intervenção do Estado nas relações de trabalho. Ainda conforme o autor, o empresariado brasileiro tem força dentro dos órgãos governamentais desde antes de 1930 e toda a legislação trabalhista aprovada neste período tinha como objetivo conter as lutas sociais dos trabalhadores (Gomes, 1979).

De acordo com Vianna (1999), o Estado Brasileiro passou a legislar rapidamente matérias trabalhistas desde de 1919, após os movimentos grevistas nas principais capitais do país, chegando ao ano de 1926 com diversas disposições legais sobre as relações de trabalho, como acidentes de trabalho, a de férias e a do código de menores.

Do ponto da análise de Viana (1999), a regulamentação das condições trabalhistas não foi organizada com a participação dos trabalhadores, ficando restrito aos empresários e ao governo, que decidiram os rumos do Direito do Trabalho e de toda a relação capital-trabalho. O autor embasa o seu raciocínio no fato dos direitos serem exclusivos para o setor mais organizado dos trabalhadores, o operariado urbano, uma vez que até então o trabalhadores rurais eram carentes de ideologias anti-capitalistas e de enfrentamentos aos patrões, não lhes sendo previstos direitos.

Em 1930, durante o Governo Vargas, foi criado o Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, que resultou no aumento significativo de legislações sobre o direito dos

trabalhadores. O decreto número 21.365 em 1932 regulamentou o horário normal de trabalho nas fábricas em 08 horas diárias ou 48 horas semanais, nos demais setores a duração normal do trabalho poderia ser em até dez horas por dia, excepcionalmente elevada até doze horas por dia (Carvalho, 2008, p. 17).

De 1932 até 1938 foram implementados quinze decretos-leis regulando a duração da jornada em diversos setores. Em 1934 emergia no Brasil uma nova Constituição Federal, a primeira do país a tratar sobre o direito dos trabalhadores no âmbito constitucional (GIANNOTTI; 2007, p. 78).

Em 1939, pelo Decreto 1.237, foi instituída a Justiça do Trabalho, que só veio a ser efetivamente instalada em 1941, com oito Conselhos Regionais e 36 Juntas de Conciliação e Julgamentos. Em 1940, através do Decreto 6.596, o artigo 122 da Constituição que tratava do limite da jornada foi regulamentado, estabelecendo a jornada normal de oito horas, reivindicação-chave do movimento operário (Carvalho, 2008, p. 12). Para Moraes (2008, p. 15), o papel da Justiça do Trabalho era controlar o sindicato e fazê-lo obedecer a nova ordem legal, regulando os conflitos, evitando a negociação direta entre as partes, bem como as greves.

Em 1 de maio de 1943, fomentado pelos movimentos operários na cidade de São Paulo, foi promulgada a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), um documento que reuniu toda a legislação trabalhista existente no Brasil (GIANNOTTI; 2007, p. 91). A CLT regulamentou a jornada de trabalho, limitando as horas extras em duas horas por dia e com o pagamento adicional de 20%, além da Lei de Férias, limita hora extra a duas horas diárias e define adicional em 20% e cria a Lei de Férias (artigo 129) - “todo empregado terá direito anualmente ao gozo de um período de férias, sem prejuízo da remuneração” (Carvalho, 2008, p. 18).

Na perspectiva de Moraes (2008, p. 15), o objetivo da CLT era eliminar o conflito entre as classes, através do colaboracionismo corporativista, tratando as relações coletivas com vistas a conter sua espontaneidade. Ao mesmo tempo em que institucionaliza direitos dos trabalhadores que vinham sendo reivindicados há anos, os quais agora deveriam ser questões submetidas ao arbítrio da Justiça trabalhista (Moraes, 2008, p. 15),

A Assembleia Constituinte de 1946 definiu a incorporação da Justiça do Trabalho ao Poder Judiciário, o que deu aos juízes prerrogativa de magistratura e concedeu independência do Poder Executivo (Carvalho, 2008, p. 12). Assim, em 1946 o Conselho Nacional do Trabalho foi convertido em Tribunal Superior do Trabalho e os Conselho Regionais em Tribunais Regionais do Trabalho.

No ano de 1949, a Lei nº. 605 institui o descanso semanal remunerado de 24 horas consecutivas, preferencialmente aos domingos. Em 1988 a regulamentação do limite a jornada de trabalho foi abrangida pela Constituição Cidadã, após o fim do governo militar, que destacou o tempo de trabalho máximo em 8 horas diárias, e 44 horas semanais. Este limite, em casos excepcionais, pode se estender por mais duas horas extras, estando no limite de até dez horas diárias. Além disso, outros fatores da jornada de trabalho foram regulamentados pela Constituição Federal de 1988 (CF): houve o estabelecimento de um intervalo mínimo de 11 horas entre uma jornada de trabalho e outra e intervalo de uma hora durante a jornada laboral (Carvalho, 2008, p. 13).

Assim, com a Constituição de 1988, a CLT passou a regulamentar a duração do trabalho em um capítulo próprio, com artigos que tratam sobre jornada de trabalho, duração semanal do labor, intervalos entre jornadas, intervalos durante a jornada, repouso do trabalhador. O artigo 58 da CLT² estabelece atualmente a duração da jornada de trabalho em oito horas diárias, no entanto, este limite não se aplica aos trabalhadores externos e alguns outros tipos de empregados, conforme o artigo 62 da CLT³.

Para além do estabelecimento do limite máximo da jornada de trabalho, existe também uma disputa quanto a compreensão do que deve ser considerado jornada de trabalho ou não. Isto porque, a determinação do que conta como jornada de trabalho, para averiguar cumprimento legal do limite estabelecido, vai variar de acordo os critérios adotados na estrutura jurídica de cada Estado (Goldinho, 2019, p. 1041).

² Art. 58 - A duração normal do trabalho, para os empregados em qualquer atividade privada, não excederá de 8 (oito) horas diárias, desde que não seja fixado expressamente outro limite.

³ Art. 62. Não se compreendem no regime deste Capítulo:

a) os vendedores praticistas, os viajantes e os que exercerem, em geral, funções de serviço externo não subordinado a horário, devendo tal condição ser, explicitamente, referida na carteira profissional e no livro de registro de empregados, ficando-lhes de qualquer modo assegurado o repouso semanal;

Para Goldinho (2019, p. 1041), a composição da jornada de trabalho assemelha-se a uma árvore, com sua estrutura central e componentes suplementares, que acidentalmente podem compor a estrutura ou não, a depender das circunstâncias de cada atividade. O tronco básico, ainda conforme Goldinho (2019, p.1041), é considerado como o tempo que é efetivamente trabalhado pelo operário, visto que esta é a interpretação mais proveitosa ao empresariado na exploração da mão de obra do trabalhador.

Para o Direito brasileiro, a jornada de trabalho é determinada, via de regra, apenas pelo lapso temporal existente entre os horários de trabalho que foram pactuados no momento da admissão do empregado (Delgado, 2019, p. 1041). No artigo 4º da CLT o período a ser computado para todos os efeitos como jornada de trabalho é aquele em que houve tempo de efetivo serviço.

Os elementos suplementares são acidentais, ou seja, só existem devido à determinadas circunstâncias específicas na qual o trabalho é desempenhado (Delgado, 2019, p. 1041). Um dos exemplos dos elementos suplementares que cabe ser citado aqui refere-se as horas extraordinárias, que integram, para todos os efeitos, a jornada de trabalho do obreiro (arts. 59 e 61 da CLT). Além desta, outros exemplos dos componentes suplementares da jornada de trabalho temos o tempo em que o trabalhador está a disposição da empresa (art. 4º, caput, CLT); o tempo itinerante, gasto no percurso até o trabalho, que foi recentemente suprimido da legislação trabalhista pela reforma no ano de 2017 (Delgado, 2019, p. 1041).

Existem, também, tempos residuais incorporados no compute da jornada de trabalho através dos entendimentos sumulados do Tribunal Superior do Trabalho (TST), como o tempo gasto entre a portaria e o local de trabalho (Súmula 429, TST; art. 4º, caput, CLT) e o tempo a disposição residual lançados nos cartões de ponto. Todos os exemplos citados integram para plenos efeitos a jornada de trabalho.

SEGUNDO CAPÍTULO

OS LIMITES DA JORNADA DE TRABALHO DOS CAMINHONEIROS EMPREGADOS NO BRASIL

No capítulo acima pudemos concluir, pelo pensamento dos autores expostos, que a determinação de um limite legal a jornada de trabalho é representada como uma disputa de subsistência, onde o capitalista busca o aumento da mais-valia e de seu padrão de vida e conforto, e o trabalhador se organiza para resistir às pressões implícitas e explícitas do aumento da produtividade, da intensidade e da duração do trabalho.

Ademais, constatou-se que existe um limite máximo a jornada de trabalho, apesar de ser de difícil determinação, mas que quando atingido provoca danos a vida social e a saúde do trabalhador, caracterizando assim uma jornada exaustiva. Além disso, observamos a construção histórica do direito do trabalho no Brasil e no mundo e a compreensão moderna do sistema jurídico em torno dos elementos que podem compor a jornada de trabalho.

Após esclarecermos algumas questões gerais, cabe nos aprofundarmos a seguir nas condições específicas que conformam a realidade da jornada de trabalho dos caminhoneiros no Brasil, de forma que possamos compreender melhor o objeto do presente estudo, qual seja os impactos da jornada de trabalho dos motoristas profissionais empregados. Para isto, faremos uma abordagem da história dos caminhoneiros no Brasil, do tratamento legal no sistema jurídico brasileiro e dos impactos que o excesso de jornada provocam nesta categoria.

2.1 A história da jornada de trabalho dos caminhoneiros no Brasil

A categoria dos caminhoneiros e o setor rodoviário no país foram desenvolvidos na década de 70, junto a ascensão dos movimentos grevistas e de um “novo sindicalismo” surgido nos anos 80, contudo, os caminhoneiros não aparecem na bibliografia que conta parte desta história (KAPRON; 2012, p. 105). Em autores como Armando Boito Junior (1999), Marcelo Badaró Mattos (2003; 1998) e Eduardo Noronha (1991) os caminhoneiros enquanto movimento operário estão ocultos desde a década de 70 até a década de 90.

O caráter da rotina de trabalho dos caminhoneiros é apontado por Kapron (2012) como uma dos fatores que explicam a inexpressiva ação grevista dos caminhoneiros. Para o autor, outras explicações estão nas intensas concorrências pelas cargas com os motoristas informais e trabalhadores autônomos. Moyses Moreira Santos (2007, p. 35) observou que esta é a categoria com o índice de sindicalização menor que a média dos demais trabalhadores brasileiros.

Frisa-se que houveram mobilizações coletivas do movimento operário dos caminhoneiros, inclusive greves, no entanto, nenhuma delas teve como pauta a redução da jornada de trabalho (Rosa, 2006, p. 45). Existiam entidades sindicais dos caminhoneiros empregados que pressionavam o governo e a sociedade para criação de mecanismos legais que garantissem os direitos básicos trabalhistas para a categoria (Silva, 2016, p. 36). Ainda assim, os caminhoneiros passaram muitos anos sem nenhuma legislação que estabelecesse o limite da jornada de trabalho dos mesmos.

Os conceitos expostos acima simbolizam o esqueleto do objeto deste estudo, exibindo as articulações e desdobramentos da jornada de trabalho, cabendo agora a análise das outras camadas do corpo, especificando o tema para a jornada de trabalho dos caminhoneiros no Brasil e a conformação desta no processo de industrialização do país. O objetivo é compreender a atual jornada de trabalho desses profissionais na perspectiva do contexto econômico que está inserida.

Importante salientar que os conceitos marxistas em torno da jornada de trabalho expostos acima também são aplicados em relação aos trabalhadores caminhoneiros. Para Marx (2014, p. 62), o transporte é uma tarefa produtiva, pois, apesar de não produzir diretamente as mercadorias, se estas não fossem transportadas, conservadas e distribuídas por este setor, não seriam convertidas em valor para o capital. Assim, a circulação é tão necessária à produção de mercadorias quanto a própria produção, e os agentes de circulação, portanto, tão necessários quanto os agentes de produção (Marx, 2014, p. 62).

Quanto ao processo histórico de industrialização no Brasil, conforme aponta Giannotti (2007, p. 32), iniciou-se cem anos após a industrialização na Europa, instaurando as primeiras indústrias no país no início do século XX, contando com aproximadamente oitenta mil trabalhadores urbanos. As riquezas naturais da terra e a fertilidade do solo brasileiro em conjunto com a disponibilidade de milhões de escravos para o trabalho,

desestimularam a construção das fábricas no Brasil. Tudo de industrializado que existia no país era praticamente vindo da Inglaterra, inclusive nos períodos de pré e pós independência (Giannotti, 2007, p. 32).

Por isso, a economia brasileira, mesmo depois de 1900, permaneceu sendo majoritariamente agrícola e voltada para a exportação (Giannotti, 2007, p.32). No entanto, a produção agrícola possibilitou a acumulação de riquezas para aqueles que investiram nas primeiras indústrias brasileiras. Nos anos de 1844 e 1866 foram instaladas no país as primeiras nove indústrias de tecelagem de algodão. Em 1890 este número ampliou-se para 48 fábricas nacionais (Giannotti, 2007, p. 33).

Durante este período inicial da produção industrial no Brasil, o investimento nos meios de distribuição das mercadorias ganhou destaque nos planos do governo brasileiro, que passou a investir nas vias férreas (Rosa, 2006, p. 26). De acordo com a autora, Barão de Mauá pretendia ligar todo o país por estradas de ferro e fazer a conexão de via férrea com a via marítima. Mas, com o desenvolvimento das forças produtivas na indústria brasileira, era necessário desenvolver um meio de distribuição destas mercadorias que fosse rápido e eficiente para circular a grande quantidade de mercadorias produzidas (Rosa, 2006, p. 26).

Para Rosa (2006, p. 27), o sistema ferroviário não acompanhou o crescimento industrial por possuir uma série de problemas, como a grande variação no tamanho dos trilhos que impedia a interligação das vias, além da necessidade de grandes investimentos públicos na manutenção. Ainda de acordo com a autora, nas décadas de 1940 e 1950 a malha ferroviária ficou prejudicada, aumentando o número de acidentes com as cargas e passageiros transportados, obrigando os trens a circularem em velocidade mais baixa.

Em contrapartida, o sistema de transporte rodoviário, em ascensão na época, possibilitava grande disponibilidade e frequência, com velocidade para as entregas comerciais e domiciliares, sem depender de nenhum outro veículo. De acordo com Lima Neto (2001, p. 514), a escolha dominante dos setores industriais pelo transporte rodoviário foi justificada por fatores como a rapidez na entrega, entrega direta ao local do destino, adequa-se para médias e curtas distâncias, entre outros.

Logo na formação da classe dos trabalhadores caminhoneiros, o tempo e o ritmo da jornada de trabalho precisavam seguir um padrão que garantisse o escoamento da produção

de mercadorias proporcionada pelos avanços industriais (Silva, 2016, p. 26). Este padrão oscilava com uma jornada de trabalho com duração entre 16 a 17 horas de direção acelerada, conforme pesquisa do pelo Departamento Nacional de Estrada de Rodagem (DNER, 1976).

Como o trabalho dos caminhoneiros desempenhava um papel estratégico na indústria, era de grande interesse dos setores produtivos a diminuição do tempo gasto no percurso das entregas através da intensificação e extensão da jornada garantindo a ampliação da mais-valia. Na década de 1970, os representantes destes setores passaram a se organizar em clubes de automóveis que funcionavam como uma espécie de entidades para o apoio e promoção de ideias e políticas que estivessem dentro dos interesses “pró-rodoviarismo” (GEIPOT, 2001).

Para Cacciamalli (2005, p.92) o motorista autônomo exercia uma jornada de trabalho maior e mais intensa comparado aos motoristas empregados diretamente pelas empresas produtoras. No entanto, no final da década de 70 começaram a aparecer as empresas transportadoras, se desenvolvendo fortemente ao longo das décadas de 80 e 90, que competiam fortemente com os profissionais autônomos, por apresentarem remunerações mais baixas aos caminhoneiros e ampliação do controle e pressão para intensidade duração da jornada (Rosa, 2006, p. 32).

Este padrão estabelecido na jornada de trabalho dos caminhoneiros permanece até os dias atuais. Em pesquisa foram encontrados relatos que indicam jornadas de até 18 horas de direção ininterrupta por parte dos caminhoneiros atualmente (NASCIMENTO; NASCIMENTO; SILVA, 2007, p. 3). A partir da realidade histórica exposta, passamos a analisar no tópico seguinte o tratamento legal da jornada de trabalho dos caminhoneiros no sistema jurídico brasileiro e os seus desdobramentos.

2.2 A jornada de trabalho dos caminhoneiros no sistema jurídico brasileiro.

A categoria dos motoristas profissionais foi excluída da proteção da duração limite de oito horas da jornada. A classe dos caminhoneiros no Brasil, que não existia na época da promulgação da CLT, mas posteriormente veio a ser abrangidos nas exceções do artigo 58, sendo-lhes negado desde o início da categoria o direito ao controle da jornada de trabalho (Rosa, 2006, p. 23).

No entanto, a CLT, em seu artigo 62⁴, excluiu categorias de profissionais da proteção legal do limite da jornada de trabalho. Dentre estes estavam os motoristas caminhoneiros, que permaneceram sem o controle da jornada de trabalho limite. Inclusive, o da CLT sofreu alterações apenas anos depois em 1994, mas a exclusão dos empregados que exercem atividades externas foi mantida e os caminhoneiros empregados permaneceram sem qualquer controle da jornada de trabalho (Delgado, 2019, p. 1041).

A justificativa apresentada na exclusão do controle da jornada de trabalho dos motoristas profissionais era de que devido ao caráter externo da atividade não era possível conferir a hora efetiva que o trabalhador começa e termina o labor. Ocorre que com o avanço tecnológico dos sistemas de rastreamento e monitoramento dos veículos, utilizados na segurança patrimonial da empresa, a aplicação do dispositivo era cada vez mais irrazoável (Coelho, 2015, p. 35). A tecnologia rompe antigas noções de tempo e espaço, permitindo ao empregador saber exatamente onde, quando e o que cada empregado está fazendo, mesmo enquanto se mantém à distância (Coelho, 2015, p. 35).

No entanto, ainda assim, dentro do sistema da justiça do trabalho, a jurisprudência majoritária aplicava o artigo 62 da CLT e não considerava os equipamentos de rastreamento como elementos válidos para comprovar o excesso de jornada dos trabalhadores (Gemignani, 2014, p. 207). Inclusive, o TST dipôs uma Orientação Jurisprudencial nº 332 (SBDI)-1⁵, que estabelecia que o tacógrafo (rastreador do caminhão) por si só não servia para o controle de jornada.

Apenas em 2012, através da Lei 12.619, foi instituída um sistema regulador sobre a duração do trabalho desses profissionais, com regras específicas sobre os componentes da

⁴ Art. 62 - Não são abrangidos pelo regime previsto neste capítulo:

I - os empregados que exercem atividade externa incompatível com a fixação de horário de trabalho, devendo tal condição ser anotada na Carteira de Trabalho e Previdência Social e no registro de empregados;

⁵ Orientação Jurisprudencial 332/TST-SDI-I - 09/12/2003 - Jornada de trabalho. Motorista. Horas extras. Atividade externa. Controle de jornada por Tacógrafo. Resolução 816/86 do CONTRAN. CLT, art. 59. O tacógrafo, por si só, sem a existência de outros elementos, não serve para controlar a jornada de trabalho de empregado que exerce atividade externa

jornada de trabalho. O dispositivo incluiu o artigo 235-C da CLT⁶ que determinou que o limite da jornada de trabalho dos motoristas profissionais era de oito horas diárias, podendo ser prorrogada em até 2 (duas) horas extraordinárias (§1º, art. 235-C, CLT).

Tal sistema visava garantir direitos referentes a jornada de trabalho dos motoristas profissionais, tendo em vista os graves impactos da ausência do controle na saúde destes trabalhadores (Oliveira Silva, 2013, p. 115). Assim, o dispositivo da Lei 12.619⁷, também conhecida como a Lei do Descanso, instituiu que compõe a jornada de trabalho do motorista profissional todo o tempo em que este estiver disponível para a empresa (Gemignani, 2014, p. 208).

A partir desta normativa, a jornada de trabalho dos motoristas caminhoneiros passou a ser vista com novos elementos de formação da perspectiva da lei. Dentre estes, está a o instituto do tempo de direção, previsto no inciso I do artigo 235-D⁸ da CLT, que foi inserido pela Lei do Descanso. Conforme a legislação, o motorista só poderia dirigir ininterruptamente durante 04 horas e após este período deveria descansar por 30 minutos.

Outro elemento novo na legislação referente a jornada dos motoristas era o instituto do tempo de espera, definido pelo §8º do artigo 235-C⁹, que definia este como o tempo que excede a jornada de trabalho normal enquanto o motorista fica aguardando o carregamento e descarregamento das cargas nos veículos ou a fiscalização das mercadorias transportadas. Se durante este período de espera for requisitado que o motorista permaneça junto ao veículo

⁶ Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho

⁷ Art. 235-C, §2º - Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso.

⁸ 235-D, I - intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionados o tempo de direção e o de intervalo de descanso, desde que não completadas as 4 (quatro) horas ininterruptas de direção;

⁹ 235-C, § 8º - São consideradas tempo de espera as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias.

não será computado como hora extra, mas como tempo de espera, que será remunerado como uma hora de trabalho normal acrescida de 30%¹⁰.

Na perspectiva de Gemignani (2014, p. 209), o referido instituto do tempo de espera deu margem a inúmeros questionamentos, pois, deixou de abranger como núcleo da jornada de trabalho o tempo em que o trabalhador está realizando tarefas conexas às funções contratadas. Ora, se o tempo de espera não é considerado como hora extra, então, não poderia ser aplicado a este tempo o controle do limite constitucional de 2 horas extras por dia. Além disso, a estipulação gerava debates por prever a remuneração inferior aos 50% de acréscimo da hora extra prevista constitucionalmente (Gemignani, 2014, p. 209).

Outro ponto relevante a ser destacado diz respeito ao tempo de descanso, onde o próprio texto da lei atribui uma importância elevada, para manter os motoristas em boas condições de repouso pela segurança de terceiros (Gemignani, 2014, p. 210). A lei teve a previsão de três tipos de intervalos: a) intervalo intrajornada, prevendo concessão de 1h para refeição, b) intervalo entrejornada, estabelecendo o repouso de 11 horas a cada 24 horas, c) intervalos semanais, destacando 35 horas ao total e 36 horas para os motoristas que passam mais de uma semana viajando (Gemignani, 2014, p. 210 e 211).

No entanto, em um curto espaço de tempo, no ano de 2015, foi aprovada a Lei nº 13.103 que substituiu a Lei 12.619 na regulamentação do trabalho dos motoristas profissionais e provocou profundas mudanças na duração da jornada destes trabalhadores (Delgado, 2019, p. 1044). O contexto das mudanças específicas provocadas por essa transição legal no que diz respeito a jornada de trabalho e as fontes materiais das leis que alteraram a CLT quanto a jornada do motorista profissional transparecem os conflitos estruturais de classe que são inerentes ao Direito do Trabalho (Coelho, 2015, p. 35).

No mesmo ano da promulgação da Lei 12.619, foi criado o projeto de lei complementar nº 4.246/2012, sob a justificativa de que a lei do descanso trouxe transtorno a toda a cadeia de serviço de motorista profissional e impactou o custo de produção (SILVA, 2016, p.123). Em meados de novembro de 2014 a fevereiro de 2015 houve um aumento nos preços de combustíveis no Brasil, gerando um grande descontentamento dos caminhoneiros

¹⁰ 235-C, §9º - As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento).

(SILVA; 2016, p. 124). Na manhã do dia 18 de fevereiro de 2015 a imprensa nacional anunciava a greve dos caminhoneiros que estavam bloqueando algumas rodovias (SILVA; 2016, p. 124).

Dentre as reivindicações da categoria estavam a diminuição imediata dos preços de diesel e dos pedágios, aumento do valor dos fretes e sanção integral de uma nova lei dos caminhoneiros que permitisse uma jornada de trabalho maior e flexibilizasse as condições referentes aos locais e tempo de descanso (IG São Paulo, 2015).

Foi a primeira greve nacional da categoria a tratar sobre a jornada de trabalho, no entanto, não tratava de sua redução, mas pediam o fim dos novos institutos da jornada de trabalho trazida pela lei, como a duração limite de 04 horas de direção ininterrupta com obrigatoriedade de intervalos, entre outros dispositivos que controlavam a jornada (SILVA; 2016, p. 126).

Assim, em contrapartida o governo ofereceu a suspensão anual dos empréstimos para pagamentos de caminhões feitos pelo BNDS (pauta de interesse dos caminhoneiros autônomos), criação de uma tabela referencial para os preços dos fretes, a sanção integral da nova lei de caminhoneiros (de interesse das transportadoras) e a garantia que não haveria aumento no diesel por seis meses (de interesse dos autônomos e das transportadoras) (SILVA; 2016, p. 126).

As negociações foram feitas com entidades representativas dos trabalhadores autônomos e empregados, que aceitaram a proposta do governo, mas não garantiram o fim da greve, pois alegavam que este havia sido movimento autônomo e não respondiam aos comandos das organizações (SILVA; 2016, p. 126). A proposta de negociação não satisfaz a categoria, que queria o barateamento dos pedágios, a desoneração do diesel e a intervenção do Estado nos preços do frete, permanecendo, portanto, em greve (SILVA; 2016, p. 127).

Com a recusa dos caminhoneiros em desbloquear as vias e pôr fim as paralisações, a justiça passou a aplicar multas de até cinquenta mil reais por hora de bloqueio e, em seguida, a polícia passou a lançar gás lacrimogênio e efetuar prisões de manifestantes (SILVA; 2016, p. 128). A greve já havia sido fragilizada, mas alguns caminhoneiros afirmavam existir alguns bloqueios, até que a nova Lei do Caminhoneiro, no início de março de 2015, foi sancionada integralmente. No dia seguinte, foi anunciado o fim definitivo da greve dos caminhoneiros (SILVA; 2016, p. 128).

Assim, entrou em vigência a Lei 13.103, que atualmente regulamenta a atividade dos motoristas profissionais, e representou uma série de retrocessos aos direitos destes trabalhadores em comparação a Lei do Descanso, principalmente no que se refere a jornada de trabalho (Coelho, 2015, p. 35). Quanto ao limite máximo da jornada de trabalho, no antigo dispositivo era de oito horas podendo ser prorrogada por mais duas horas extras, agora pode ser estendido em até 04 horas extras, totalizando uma jornada de limite legal de doze horas de duração diária¹¹.

Além disso, houve a revogação dos dispositivos que tratavam sobre o tempo de direção, aumentando para os motoristas de carga o tempo de 04 para 05h30 de direção ininterrupta, além da possibilidade do fracionamento do intervalo de 30 minutos obrigatório após este período¹² (Gemignani, 2015, p. 208). A mudança legal representa retrocessos ao trabalhador, pois estabelece um tempo de condução ininterrupta demasiadamente longo em atividade que exige constante atenção e concentração para evitar acidentes. (Gemignani, 2015, p. 208).

Quanto ao tempo de espera, o novo dispositivo legal alterou parcialmente o dispositivo da antiga lei, alterando o §9 do artigo 235- C¹³ para reduzir a remuneração deste período, que antes era pago como hora normal acrescido de 30% e com o novo regime passou a ser remunerado em apenas 30% da hora normal. Além disso, o tempo de espera continuou sem fazer parte da jornada de trabalho para fins do cálculo do limite das horas trabalhadas (Gemignani, 2015, p. 209).

Outro ponto controverso do novo regime foi quanto a flexibilização dos intervalos de descanso do motorista. Quanto aos intervalos intrajornada, apenas para os motoristas do

¹¹ Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias.

¹² Art. 67-C. É vedado ao motorista profissional dirigir por mais de 5 (cinco) horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas.

§ 1º Serão observados 30 (trinta) minutos para descanso dentro de cada 6 (seis) horas na condução de veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção desde que não ultrapassadas 5 (cinco) horas e meia contínuas no exercício da condução.

¹³ 235-C § 9º As horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% (trinta por cento) do salário-hora normal.

transporte de passageiros foi aberta a possibilidade de redução e fracionamento mediante convenção ou acordo coletivo¹⁴.

Além disso, a legislação também instituiu no §4º, art. 235-D¹⁵ que não será considerada jornada de trabalho e nem remunerado os intervalos que os motoristas espontaneamente passam no veículo. A polêmica quanto a este ponto reside no fato da dificuldade de distinguir quando o comportamento ocorre de forma espontânea e quando se trata de exigência da empresa para que o trabalhador cuide da carga e patrimônio do empregador (Gemignani, 2015, p. 209).

Apesar das modificações, foi mantido pela Lei 13.103 a disposição quanto ao intervalo mínimo entre jornadas de 11 horas, no entanto, ressaltou a possibilidade de fracionar este intervalo em dois períodos: o primeiro com 08 horas de descanso seguidas, com outro intervalo de 03 horas consecutivas dentro das 16 horas subsequentes ao primeiro intervalo¹⁶.

Quanto ao repouso semanal, a nova lei dos motoristas revogou o dispositivo que determinava 35 horas deste intervalo para motoristas no geral e 36 horas para motoristas de carga, reduzindo a 24 horas semanais para todos os motoristas¹⁷. Além disso, manteve a possibilidade de fracionamento, agora com cinco horas podendo ser cumprida na mesma

¹⁴ Art. 71, §5º - O intervalo expresso no caput poderá ser reduzido e/ou fracionado, e aquele estabelecido no § 1º poderá ser fracionado, quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final de cada viagem.”

¹⁵ Art. 235-D, § 4º Não será considerado como jornada de trabalho, nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração, o período em que o motorista empregado ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo dos intervalos de repouso.

¹⁶ Art. 235-C, § 3º Dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, são asseguradas 11 (onze) horas de descanso, sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, garantidos o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período.

¹⁷ Art. 235-D. Nas viagens de longa distância com duração superior a 7 (sete) dias, o repouso semanal será de 24 (vinte e quatro) horas por semana ou fração trabalhada, sem prejuízo do intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas, totalizando 35 (trinta e cinco) horas, usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso.

semana inserido em um período de repouso diário, com as demais horas podendo ser gozadas por ocasião do retorno a base (matriz ou filial da empresa) ou ao seu domicílio (Gemignani, 2015, p. 212).

Assim, pelo pensamento dos autores expostos, podemos induzir que a legislação moderna que regulamenta a jornada de trabalho dos caminhoneiros profissionais atende aos interesses do empresariado em ampliar ao máximo possível a jornada de trabalho, aumentando os lucros das empresas com o aumento da intensidade e da duração do trabalho. Enquanto isso, o tempo que os motoristas tem disponível para o descanso e a vida social estão muito distantes do padrão de 08 horas estabelecidos para as demais categorias no geral. As consequências do padrão de jornada intenso e extenso imposto aos profissionais desta categoria foram o objeto da análise que passamos a expor no tópico seguinte.

2.3 Os impactos da jornada de trabalho na vida dos caminhoneiros do Brasil

Conforme exposto no capítulo I, quando a jornada de trabalho supera os limites biológicos e sociais do trabalhador estamos diante do que chama-se de jornada exaustiva (Brito Filho, 2014). Apesar dos danos à saúde e convívio social do trabalhador ser uma condição alternativa para caracterização, a análise destes é uma das maiores evidências a jornada exaustiva (Darcanchi, 2013, p. 151).

Assim, cabe observamos cuidadosamente os impactos e prejuízos que podem ocorrer na vida do caminhoneiro empregado em decorrência do excesso de tempo dedicado ao trabalho. De acordo com Kapron (2012), os caminhoneiros têm as maiores jornadas de trabalho em comparação com outras categorias. Através do levantamento bibliográfico, foram encontrados relatos que indicaram jornadas de até 18 horas de direção ininterrupta por parte dos caminhoneiros (NASCIMENTO; NASCIMENTO; SILVA, 2007, p.3).

Além disso, o ritmo em que é desenvolvida a jornada de trabalho dos motoristas de caminhão é considerado como penoso, visto que os esforços exigidos pela atividade provocam incômodos e sofrimentos que ultrapassam o limite do suportável para o trabalhado (Rosa, 2006, p. 39)

Ainda neste sentido, Hoffmann (2003, p. 55) alerta para fatores da jornada que a tornam mais desgastante, como: a atenção constante, precisão na realização das ações, autocontrole, direção defensiva, análise e interpretação das informações recebidas pelos

equipamentos do veículo. Também, fatores como o perigo de vida, as cargas valiosas e/ou tóxicas, a sinalização deficiente nas estradas e vias, o excesso de ruído, o calor que sai da cabine, a conformação da poltrona que nem sempre é anatomicamente correta, a permanência em uma mesma posição em frente ao volante são elementos que exigem um esforço intenso durante a jornada de trabalho dos caminhoneiros (Lopes et al, 2007, p 532).

Os impactos dessa jornada exaustiva são confirmados por autores como Masson e Monteiro (2010), Penteado et al (2008), Ribeiro (2009), Lima (2012), Zeferino (2010) e Ulhôa et al (2010), que associam diversos prejuízos a rotina de trabalho dos caminhoneiros no Brasil. A partir de então, será aprofundado os estudos bibliográficos em torno dos impactos da jornada de trabalho na vida dos caminhoneiros do Brasil. O objetivo é construir uma base teórica para a análise da pesquisa de campo com os depoimentos dos caminhoneiros que será exposta mais à frente.

2.3.1 Transtornos mentais

O estresse, a irritabilidade, a insônia, a fadiga e demais distúrbios psíquicos são efeitos observado recorrentemente na literatura médica sobre os motoristas de caminhão no Brasil, e em geral estão associadas as jornadas de trabalho (Ulhoa et al., 2010, p. 1130). Um estudo feito por Ulhôa et al (2010, p.1130) revelou que a jornada de trabalho dos caminhoneiros esteve associada ao desenvolvimento de transtornos mentais, além dos prejuízos a saúde e ao convívio familiar e social. Outros resultados evidenciam também que a jornada de trabalho é considerada como fonte de estresse, estando associada a distúrbios psíquicos menores (Ulhoa et al., 2010, p. 1130).

Outrossim, foi identificado que a jornada de trabalho diária dos motoristas compromete o sono e o descanso, gerando problemas musculares e posturais com sintomas como tensão, fadiga, câimbras e dores (Penteado, 2006, p. 35). Ainda para o autor, o sono insuficiente e o cansaço podem predispor o estresse emocional, depressão e sentimentos negativos como angústia e ansiedade.

Ademais, os riscos de assalto durante o período da madrugada são maiores, de acordo com Carneiro (2000, p. 22), o que pode gerar no trabalhador a sensação de perigo e insegurança durante a realização da jornada de trabalho. Para Ulhôa et al (2010, p. 1130) o medo de assaltos é uma constante na realidade dos profissionais caminhoneiros. Martino e Ling (2004) alertam que a má qualidade do sono provoca o aumento da sonolência no

período de trabalho, seja noturno ou diurno e é muitas vezes o responsável por acidentes, desinteresse, ansiedade, irritabilidade, perda da eficiência e estresse.

Transtornos psicológicos também estão associados com isolamento social imposto pela jornada de trabalho aos caminhoneiros, que são privados do convívio familiar pelas viagens de trabalho (Silva, 2015). Rosa (2006) também confirma que na profissão de motorista não existe datas previstas para estar com a família, e, no geral, não presenciam o nascimento e nem acompanham o crescimento dos filhos.

2.3.2 Padrão Alimentar

O padrão alimentar é um fator preponderante e com influência direta na saúde dos caminhoneiros (BATISTA, 2017, p. 42). Para Masson e Monteiro (2010, p. 533) a alimentação dos caminhoneiros ocorre de forma inadequada na maioria dos casos, o que acarreta problemas de saúde em médio e longo prazo. Segundo Jomori, Proença e Calvo (2008, p. 65) “os motivos da escolha e das práticas alimentares são justificados por diversas variáveis, inseridas em uma ordem lógica, que escapam à consciência do indivíduo”, envolvendo fatores socioculturais e psicológicos.

Assim, o curso de vida, as influências e o sistema pessoal são determinantes no processo de escolha alimentar, que irá impactar significativamente a vida do indivíduo. No caso dos caminhoneiros, a jornada de trabalho e a rotina que esta impõe está associada ao sobrepeso e obesidade entre estes. Mansur et al. (2015, p. 561) descreve como a sonolência e IMC elevado estão presentes entre 2.228 caminhoneiros nas rodovias brasileiras.

Além disso, Mansur et al. (2015, p. 561) comprovou que aqueles que dormem menos de seis horas por noite possuem maior tendência a obesidade, suscitando ser provável a interferência desse fator com o apetite e a saciedade. Rosso et al. (2015, p. 219) associaram a distância que o caminhoneiro percorre por ano e o tempo que ele passa dirigindo por dia com a incidência da obesidade na categoria. Cavagioni e Pierin (2010, p. 1261), ressaltam que a maioria dos caminhoneiros se alimentam em restaurantes e que esses locais ofertam alimentos de alto valor calórico e baixo valor nutritivo.

De outra feita, para boa parte dos caminhoneiros a alimentação é preparada ao longo da estrada pelos próprios em cozinhas improvisadas. Nesses casos, além das condições de higiene, há de se considerar a acessibilidade, dinheiro, disponibilidade e tempo para a

compra de alimentos adequados (Cavagioni e Pierin, 2010, p. 1261). Para Batista (2017, p. 53) as refeições preparadas em cozinhas improvisadas na parte externa do caminhão tendem à uma composição de refeições simples e sem variedade.

Outra problemática é o tempo disponível para intervalos de alimentação que os caminhoneiros possuem. Para Fonseca et al (2011, p. 568), o tempo que o indivíduo tem para se alimentar influencia diretamente na qualidade do padrão das escolhas alimentares. De acordo com Batista (2017, p. 45), o intervalo para alimentação destes trabalhadores, no geral, estão abaixo do recomendado. Ora, são os recursos disponíveis, a estrutura social e o contexto que o indivíduo está inserido que formam as influências alimentares, por isso, as condições que ocorrem a jornada de trabalho, o tempo que o trabalhador tem para cuidar da alimentação, estão diretamente associados com as escolhas alimentares que este irá realizar (JOMORI; PROENÇA; CALVO, 2008, p. 63).

Nesta feita, a alimentação dos caminhoneiros impacta significativamente o quadro geral de saúde dos mesmos, visto a categoria possui, em sua maioria, o estado nutricional de sobrepeso e obesidade (BRASIL, 2015), e isso ocorre tanto com caminhoneiros no Brasil (FERREIRA; ALVAREZ, 2013; ALESSI; ALVES, 2015; MANSUR et al., 2015), como do mundo (APOSTOLOPOULOS et al., 2013; SHARMA; GANGULY, 2014; ROSSO et al., 2015, p. 219). Muitos desses caminhoneiros perdem a capacidade de trabalhar devido doenças debilitantes causadas pelo aumento da prevalência de sobrepeso e obesidade e suas comorbidades (ARAÚJO et al., 2010, p. 425).

2.3.3 Uso de drogas estimulantes

Dentre as consequências da jornada de trabalho exaustiva dos caminhoneiros, destaca-se a incidência no vício em drogas estimulantes. A relação entre o uso de substâncias estimulantes com a jornada de trabalho foi confirmada por Masson e Monteiro (2010, p. 535), que em pesquisa com os caminhoneiros, 54% dos entrevistados admitiram uso de drogas durante o trabalho para conseguirem permanecer acordados. Ainda nesse sentido, Takitane et al (2013, p. 42) revela que a jornada de trabalho é a principal causa para o uso de anfetaminas entre os caminhoneiros. Ora, uma vez que é cessado o efeito estimulante, a sonolência advinda da privação de sono diminui a atenção e o bom desempenho na direção, predispondo o condutor aos acidentes de trânsito e custos relacionados.

Sobre a ação destas drogas, em especial das que possuem caráter estimulante, tal qual o rebite e a cocaína, Andrade e Santos (2004, p. 472) explicam que elas exercem acentuado efeito sobre a função mental e comportamental, produzindo excitação e euforia, sensação diminuída de fadiga, aumento na atividade motora, dilatação da pupila, aumento do número de batimentos cardíacos e da pressão arterial. Também, o uso contínuo e em doses excessivas leva a degeneração de células cerebrais, podendo gerar lesões irreversíveis (UNESP, 2003, citado por Andrade e Santos, 2004, p. 472). A literatura também indica reações como depressão, aumento de agressividade, irritação, delírio persecutório, paranoia, psicose, insônia, perda de apetite. (Murer, 2015, p.115).

O pesquisador social Ramon Araújo Silva (2015, p. 112) realizou uma pesquisa de campo com os motoristas proletários, onde relata algumas das experiências que teve com os motoristas e suas perspectivas em torno do uso de drogas estimulantes:

Agora a pouco presenciei uma discussão acirrada. Um dos envolvidos na discussão era o Rafael, com quem eu viajo agora. Ele defendia contundentemente a possibilidade de se dirigir com segurança e ser produtivo sem o uso de arrebite. Já o outro motorista contestava veementemente, afirmando ser impossível trabalhar tantas horas sem o uso de droga e que era muito mais perigoso dirigir sem usa-la. Eles pareciam bastante alterados, foi necessária a intervenção de outros motoristas - que também esperavam para descarregar seus caminhões - para evitar uma discussão maior. O outro caminhoneiro parecia desacreditar que Rafael não usava rebite, e afirmava que, ainda que fosse verdade mais cedo ou mais tarde, ele pagaria o preço por aquilo que considerava uma “imprudência”. O motorista acreditava que, Rafael sentindo os efeitos do cansaço, se envolveria em um acidente. (Silva, 2015, Diário de Campo, 09/02/2015).

Outro relato que merece destaque refere-se a uma viagem com um caminhoneiro que dirigiu por 27 horas sem intervalos, com exceção de cinco paradas rápidas para lanchar:

O relógio marcava 4h da manhã e Joca dirigia tranquilamente, ele parecia não se cansar. Havíamos começado a viagem há 14 horas e ele não demonstrava sinal de cansaço, nem de que pretendia parar. Ele já havia dito que não usava anfetaminas, mas eu estranhava tamanha disposição, inclusive suspeitava que uma das paradas rápidas que ele fez tinha sido com o objetivo de ingerir a substância. Após minha constante admiração por ele conseguir viajar tanto tempo sem dormir, ele admitiu o uso da droga e falou, inclusive que, quando fica sem viajar por um período superior a quatro dias (algo que acontece muito raramente), usa a substância em casa para “relaxar” porque já está “viciado”. (Silva, 2015, Diário de Campo, 27/12/2014).

Para o pesquisador, o uso das substâncias psicoativas pelos caminhoneiros é considerado por muitos como uma medida de segurança, visto que os mesmos sentiam que biologicamente o corpo não suportaria tantas horas de trabalho sem o consumo das drogas estimulantes (Silva, 2015, p. 72). No entanto, o consumo não permanecia apenas no momento do trabalho, uma vez que os caminhoneiros desenvolviam o vício nestas e não conseguiam evitar o uso no ambiente familiar (Lima, 2010, p. 207). Nesse sentir, as sequelas acarretadas pelo uso das drogas representam uma disfunção na vida dos trabalhadores, pois muitos desenvolvem efeitos colaterais como as alucinações, delírios e surtos (Lima, 2010, p. 207).

2.3.4 Envolvimento em acidentes

Em 2018 dados dos Sistemas de Informação de Agravos e Notificações (SINAN) e do de Mortalidade (SIM), do Ministério da Saúde, informaram que os caminhoneiros são os que mais vão a óbito em atividade. Conforme boletim epidemiológico, os motoristas de caminhão corresponderam a 13,2% das 16.568 mortes computadas entre os anos de 2007 e 2016. Uma pesquisa realizada pelo CNT em 2018 revelou que 18.239 acidentes foram registrados nas rodovias federais brasileiras com o envolvimento de pelo menos um caminhão (CNT, 2018). Oliveira et al (2016, p. 115) indica que os caminhões são a segunda categoria de veículos automotores envolvidas em acidentes de trânsito, ficando atrás apenas das motocicletas.

Os altos índices de envolvimento em acidentes de trânsito pelos caminhoneiros estão associados as jornadas de trabalho exaustivas que estes profissionais enfrentam diariamente. Para Narciso e Mello (2017, p. 51), as jornadas de trabalho extensas prejudicam o sono, a atenção e o estado de alerta, consequentemente, aumentando o risco de acidentes pela ausência de repouso. Rajaratham e Arendt (2001, p. 23) comprovaram que a permanência de 17 a 19 horas acordado na direção tem efeito no organismo humano similar a 5% de álcool no sangue do condutor.

Ademais, as condições adequadas ao sono e o repouso entre uma jornada e outra interferem nos riscos de acidentes nas estradas. Para Narciso e Mello (2017, p. 51), são nas primeiras horas da manhã que o estado de vigília dos caminhoneiros e o desempenho destes na direção dos veículos podem estar afetados, pois os ritmos de melatonina e da temperatura não estão adequados com o período da vigília.

Uma pesquisa desenvolvida na Universidade de São Paulo (USP) avaliou as condições de sono de motoristas rodoviários de cargas e demonstrou que a privação de sono é um dos efeitos da jornada de trabalho dos caminhoneiros. Ainda de acordo com a pesquisa, 1/3 dos participantes dormiu enquanto dirigia, e 80% destes eram motoristas que trabalhavam em turnos diferentes (diurno e noturno). “Entre estes trabalhadores, a sonolência e os baixos níveis de alerta estavam entre as principais causas de acidentes no trabalho”.

A partir da análise bibliográfica exposta, podemos analisar que o padrão de jornada de trabalho dos caminhoneiros acarreta consequências, dentre as quais destacam-se transtornos mentais, hábitos alimentares irregulares, dependência em drogas estimulantes, envolvimento em acidentes.

Conforme o conceito de jornada exaustiva exposto anteriormente, esta é determinada quando a jornada de trabalho supera os limites biológicos e sociais do trabalhador (Brito Filho, 2014). Os danos à saúde e ao convívio social do trabalhador, também conhecido como dano existencial, aparece de forma recorrente nas pesquisas analisadas neste capítulo. A presença do dano existencial ao trabalhador é uma das maiores evidências da jornada exaustiva (Darcanchi, 2013, p. 151).

A comprovação das ideias e argumentos expostos em torno da realidade da jornada de trabalho dos caminhoneiros empregados no Brasil serão averiguadas no capítulo adiante, onde será exposto a pesquisa de campo com as atas das audiências trabalhistas com o relato dos caminhoneiros sobre a jornada de trabalho.

TERCEIRO CAPÍTULO

A ANÁLISE DAS ATAS DE AUDIÊNCIAS PRODUZIDAS NOS PROCESSOS TRABALHISTAS ENVOLVENDO JORNADA DE TRABALHO DOS CAMINHONEIROS BRASILEIROS

Neste capítulo serão apresentados os resultados da pesquisa empírica realizada com documentos de 13 dos 24 Tribunais Regionais do Trabalho do país. Foram selecionadas para análise 25 atas de audiências dos Tribunais Regionais do Trabalho da 1ª, 2ª, 4ª, 6ª, 10ª, 13ª, 14ª, 15ª, 18ª, 19ª, 20ª, 21ª, 24ª região. A apresentação do conteúdo está estruturada em três partes distintas. A primeira parte será destinada a tratar sobre o caminho metodológico que foi seguido nesta pesquisa, a segunda etapa se dedicará a exposição dos dados coletados nas atas de audiências dos processos trabalhistas analisados. Ao fim, na terceira fase, será feita uma reflexão em torno da atual situação da jornada de trabalho dos caminhoneiros e as consequências desta na vida dos trabalhadores rodoviários.

3.1- A metodologia da pesquisa empírica: atas de audiências trabalhistas como fonte documental

O objetivo da presente pesquisa é compreender as condições de trabalho dos motoristas de caminhão a partir das narrativas dos mesmos, para analisar quais impactos a jornada de trabalho causa na vida dos caminhoneiros. A produção deste trabalho foi desenvolvida durante a crise do COVID-19 que, pelas recomendações de isolamento social da Organização Mundial de Saúde, impossibilitou o contato direto com os trabalhadores caminhoneiros. Assim, a escolha pelo pesquisa documental facilitou a pesquisa feita neste período pela impossibilidade do contato direto com os trabalhadores.

Para isso, foram analisadas 25 atas de audiências de instrução em processos trabalhistas correndo nos Tribunais Regionais do Trabalho (TRT's) da 1ª, 2ª, 4ª, 6ª, 10ª, 13ª, 14ª, 15ª, 18ª, 19ª, 20ª, 21ª, 24ª Região. As atas de audiência têm em comum o relato de caminhoneiros empregados sobre a própria jornada de trabalho. Todas as atas de audiência fazem parte de processos trabalhistas que correram no segundo grau dos TRT's e foram julgados no ano de 2019. O tipo da fonte escolhida para a pesquisa de campo é documental

escrita, com documentos públicos oficiais produzidos nas esferas da Justiça do Trabalho a fim de instruir o juízo com os aspectos do conflito entre o empregado e o empregador.

Necessário destacar que, conforme esclarece as autoras Fabiana Luci de Oliveira e Virginia Ferreira da Silva (2015, p. 27), os processos judiciais como fontes de pesquisas estão repletos de narrativas das pessoas envolvidas, e revelam elementos sobre a identidade cultural e a representação social do narrador, bem como, as articulações de poder que os envolvem. Desta maneira, o presente estudo é de caráter empírico, buscando revelar a partir dos depoimentos dos trabalhadores as características comuns da jornada de trabalho nos casos analisados, contextualizando com as legislações e a teoria aqui trabalhada, correlacionando com os dados coletados na pesquisa bibliográfica e fazendo uma discussão dos impactos desta jornada na vida dos caminhoneiros.

A duração dessa pesquisa contou com aproximadamente oito meses, sendo a primeira fase a definição da amostra de atas a ser coletadas. Para definir uma amostra estatisticamente representativa precisávamos dispor da lista total dos processos finalizados que envolvessem os caminhoneiros empregados litigando em torno de matéria referente a jornada de trabalho (Silva, 2017, 63). A amplitude das regiões do país a serem abordadas e a ausência de ferramentas institucionais de jurisprudências que apresentassem de forma unificada os processos que correm nas instancias regionais da Justiça do Trabalho foram as dificuldades encaradas para estabelecer o universo total da amostra a ser selecionada.

Ocorre que, as dificuldades de funcionalidade das pesquisas de jurisprudências nos bancos de dados dos sites oficiais não são exclusividade desta pesquisa. José Reinaldo de Lima Lopes (2006) destaca as dificuldades de realizar pesquisas empíricas com jurisprudência em razão da dificuldade de acesso a um universo maior de decisões judiciais. Ao realizar estudo sobre ações civis públicas envolvendo direito à saúde e direito à educação no Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ/SP) e no Superior Tribunal de Justiça (STJ), o autor destaca os filtros impostos a pesquisa no Brasil, tais como a necessidade de ter havido algum caso que houvesse chegado pelo menos aos tribunais de segunda instância e a variação de acordo com a sensibilidade dos editores e das comissões editoriais das revistas, oficiais ou não, dos tribunais.

Desta forma, foi utilizado uma ferramenta extraoficial que continha a ferramenta de busca de jurisprudência unificada para os Tribunais Regionais do Trabalho de todo país, o

site jurídico JusBrasil. Visando estabelecer um panorama atual das condições de trabalho dos motoristas de caminhão, foram utilizados como critérios de seleção dos processos o período de ingresso da reclamação trabalhista a partir do ano de 2016, após a promulgação da lei 13.103/2015, que tenham sido julgados pela segunda instância durante o ano de 2019. Assim, na ferramenta de busca de jurisprudência do site JusBrasil foi pesquisado os termos ‘caminhoneiro’ e ‘jornada de trabalho’, tendo como critério de pesquisa os casos julgados em segundo grau pelos Tribunais Regionais do Trabalho de todo país no ano de 2019.

Como resultado do total de processos com os termos pesquisados foram exibidos 378 resultados de jurisprudências com os respectivos números de processos, dentre os quais selecionamos uma amostra de 25 processos. A seleção da amostra teve como critério norteador a representatividade de dois processos por cada Tribunal Regional do Trabalho das 24 regiões, no entanto, não foram exibidos resultados nos Tribunais do Trabalho da 3ª, 5ª, 8ª, 11ª e 12ª Região e apenas um resultado compatível no Tribunal Regional do Trabalho da 13ª Região. Outrossim, os Tribunais do Trabalho da 7ª, 9ª e 17ª Região possuem o registro dos depoimentos das audiências em vídeos cujo acesso é disponibilizado mediante login e senha específica de cada tribunal, representando uma limitação da pesquisa a estes documentos. Desta maneira, foram coletados dois números de processos dos Tribunais Regionais do Trabalho da 1ª, 2ª, 4ª, 6ª, 10ª, 14ª, 15ª, 18ª, 19ª, 20ª, 21ª, 24ª Região e um do Tribunal Regional da 13ª Região, totalizando assim 25 atas de audiências analisadas.

Considerando a pretensão de aprofundamento em momento posterior desta pesquisa, tomamos como suficiente o acesso a quantidade de processos especiais aqui destacada para a investigação e análises propostas. Os números dos processos coletados foram lançados nas plataformas do PJE - Consulta Processual de cada Tribunal Regional, onde foi possível o acesso a íntegra dos autos processuais e a extração das atas de audiência da instrução.

Para a análise dos documentos selecionados foi elaborado e aplicado um questionário padrão que apurassem os aspectos da jornada de trabalho dos caminhoneiros, como: tipo da rota executada, duração da jornada de trabalho, quantidade e duração de intervalos, trabalho no horário noturno, tempo gasto para carregar e descarregar o caminhão, dias de folgas no mês, relatos de perigos ou condições nocivas a saúde. As categorias expostas foram trabalhadas predominantemente pela análise qualitativa, porém, também, foram coletados os dados quantitativos importantes para elucidar as categorias propostas. Foi utilizada a

plataforma de pesquisas online denominada SurveyMonkey, que auxiliou na organização dos dados coletados pelo questionário.

As categorias analisadas pelo questionário, que serão expostos adiante, contam com a seguinte ordem: o tipo de rota percorrida, o ritmo da jornada de trabalho, o trabalho noturno, o tempo de espera, a quantidade de folgas por mês e os hábitos alimentares.

3.2- Análises dos processos

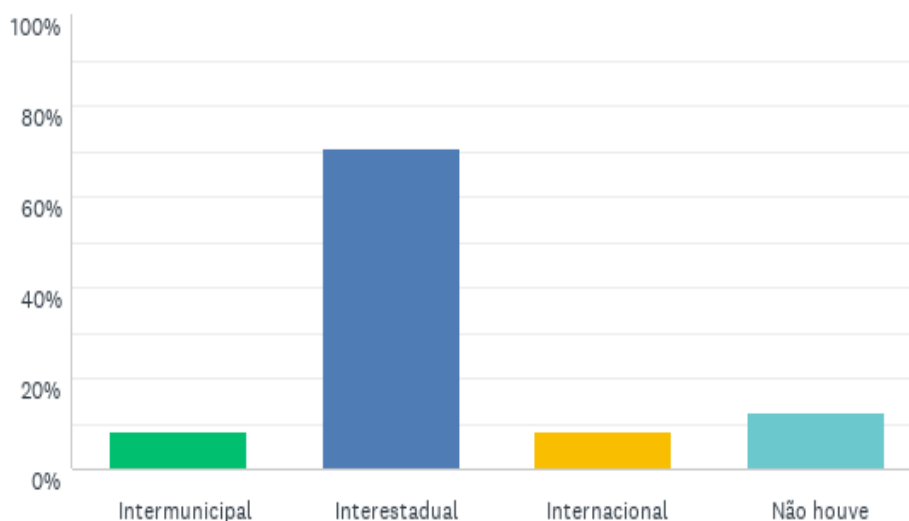
Cada caso analisado nas atas de audiências foi nomeado, de modo aleatório, com números em ordem cronológica organizados do Caso 1 ao 25. O quadro com o resumo dos depoimentos de cada ata de audiência, com o respectivo número de processo, pode ser encontrado em anexo no final deste trabalho na página 81.

3.2.1- Tipo de rota percorrida

As condições da jornada de trabalho variam de acordo com o tipo de rota percorrida pelo caminhoneiro, uma vez que, os trabalhadores de rotas longas possuem condições laborais mais precárias quando comparado aos de rotas curtas. Fatores como as condições das estradas e estrutura de repouso, postos de atendimento, locais para alimentação, possibilidade de assalto e roubo, extensão da jornada de trabalho, remuneração, cobranças de horários são piores para os caminhoneiros de rota longa que para os de rota curta (Taube et al; 2018).

Para a finalidade desta pesquisa os termos rota curta e rota longa não foram utilizados pois não apareciam nos depoimentos analisados, utilizando como substitutos os termos ‘intermunicipal’ para rotas curtas, ‘interestadual’ e ‘internacional’ para rotas longas. Como resultado, foi verificado que 79,16% apontaram a execução de rotas longas, destes 70,83% indicaram rotas interestaduais e 8,33% para rotas internacionais. O apontamento das rotas curtas (intermunicipais) ocorreram em 8,33% dos depoimentos e em 12,5% dos casos não houve relato, conforme se observa no gráfico abaixo:

Figura 1 – Gráfico do tipo de rota executada pelos caminhoneiros envolvidos na pesquisa.



Fonte: Autoria própria.

Conforme deduzimos dos dados expostos acima, a maioria dos trabalhadores dos depoimentos analisados estão cumprindo suas jornadas de trabalho em rotas longas, sendo estes o público da categoria com maior vulnerabilidade as condições precárias das estradas, do repouso, da alimentação, da segurança, entre outros.

Como exemplo, podemos adentrar no depoimento prestado pelo caminhoneiro do Caso 1, que revelou que viajava o Brasil inteiro, trabalhando das 5h às 23h, sem considerar o tempo que esperava para carregar e descarregar o caminhão. Durante todo o depoimento do Caso 1 é notório a sensação do trabalhador de que passava muito mais tempo da sua vida na estrada do que em casa no convívio familiar e social.

Além disso, outro traço marcante do depoimento foi a cobrança pela agilidade nas entregas, onde o caminhoneiro relatou que casou houvessem atrasos deveria se justificar ou teria descontado 2% de comissão. O depoimento também esclarece que um dos motivos que poderiam gerar o atraso era se o caminhão parasse em uma zona considerada pela empresa como insegura e o motorista não pedisse a autorização para descer do veículo, visto que havia um sistema que bloqueava as portas e o trabalhador não conseguia retornar ao caminhão. Nos casos em que o bloqueio gerava atraso na entrega, a punição do trabalhador era perder toda a comissão daquela viagem.

Esse sistema de controle que trava o caminhão foi constantemente relatado nos depoimentos dos caminhoneiros de rota longa, visto que é um sistema que a empresa utiliza sob o pretexto de proteger o veículo em longas viagens com trechos perigosos e desconhecidos. Além das travas do veículo, este sistema também serve como uma forma de rastreio da localização do veículo e controle da execução da jornada de trabalho do caminhoneiro.

Como demonstrativo temos o depoimento do Caso 2, onde é relatado que nas áreas de risco o trabalhador segurava as necessidades fisiológicas ou fome caso estivesse passando por uma área determinada pela empresa como zona de risco. Também foi relatado nesse caso que se houvesse urgência, o trabalhador deveria solicitar a liberação através de uma ferramenta no próprio veículo e, após uma avaliação, a empresa liberaria a saída. Caso o trabalhador saísse do veículo sem a autorização da empresa, o caminhão ficava com as portas bloqueadas e quando conseguia finalizar a entrega na empresa recebia punição da diretoria.

As ferramentas de controle dos empregadores em torno da forma como os caminhoneiros cumpriam a jornada de trabalho foi evidenciada, também, no Caso 18, em que o trabalhador relata que transportava cargas perigosas e que o rastreador do caminhão era quem determinava os lugares permitidos para a parada. Ainda relata que a empresa não limitava a quantidade de horas para dirigir, apenas proibia a direção entre 22h e 5h, devido ao caráter perigoso da carga.

Como é possível perceber existem diversas ferramentas sofisticadas utilizadas para a vigiar a jornada de trabalho dos caminhoneiros que fazem viagens de rota longa. Mesmo em atividade externa, sem a presença física do empregador onde os trabalhadores estão distantes de seus superiores, a empresa consegue saber de informações como onde o caminhão está e em quanto tempo ele está percorrendo cada quilometro, se o motorista está com o veículo ligado ou não, se os locais de parada previamente determinados estão sendo seguidos pelos trabalhadores.

Para além disso, existe o controle até mesmo físico, em que o empregador consegue bloquear as portas do veículo que o caminhoneiro dirige quando julga ser necessário. Os instrumentos de controle da jornada de trabalho na nossa pesquisa foram mais evidentes nos casos em que os motoristas viajavam para fora dos estados de sede da empresa.

No Caso 8 o caminhoneiro relatou que o caminhão que dirigia era rastreado pela empresa e que se saísse da rota recebiam imediatamente uma ligação da empresa questionando o motivo do desvio. Esse controle que incide sobre os caminhoneiros de rota longa aparece relacionado com a extensão da jornada de trabalho também, como no Caso 4, em que o caminhoneiro relata que cumpria uma jornada de 10h quando estava na rota urbana e uma jornada de 24 horas seguidas quando estava em rotas intermunicipais.

Essa utilização de suportes tecnológicos para manter o ritmo acelerado na jornada de trabalho, como visto no primeiro capítulo, é, de acordo com Marx (1967/1996) uma das formas que as empresas utilizam para aumentar a mais valia. Com o rastreador no caminhão controlando e ordenando o ritmo da jornada de trabalho, com a cobrança dos prazos de entrega e com as penalidades impostas aos trabalhadores pelos atrasos, os caminhoneiros dirigem de forma mais acelerada. Assim os trabalhadores entregam mais mercadorias em menos tempo, diminuindo o tempo de trabalho necessário para produzir sua própria remuneração e aumentando o tempo de trabalho excedente que remunera o empregador. Este é o processo que Marx (1867) determina como aumento da mais-valia relativa.

Também chama atenção a recorrência em que os trabalhadores precisavam dormir fora de casa. No Caso 15 o caminhoneiro relatou que em decorrência do trabalho passava 23 a 24 noites seguidas sem dormir em casa, pois, viajava o Brasil inteiro. No Caso 17 o trabalhador relatou que costumava fazer uma viagem que durava 14 dias. No Caso 25 o depoente declarou que fazia de 3 a 4 viagens no mês e cada viagem tinha em média a duração de uma semana.

Outro elemento relatado nos depoimentos dos caminhoneiros de rota longa foi quanto as condições em que passavam as noites quando estavam viajando a serviço da empresa. No Caso 13, por exemplo, o motorista declara que a empresa não pagava os custos de uma noite em hotéis, então precisava dormir dentro da boleia do caminhão. No Caso 20 foi relatado, também, que o motorista quando estava em viagem passava a noite dormindo dentro no caminhão, pois, não recebia ajuda de custo ou nenhum tipo de diária para pagar por um quarto alugado. No Caso 21 o caminhoneiro diz que quando viajava para fora do Estado começava o trabalho às 3h da manhã e pela noite dormia em cima das mercadorias no baú do caminhão, uma vez que não recebia ajuda de custo para dormir em um quarto. No Caso 24 o depoente alega que também dormia dentro do caminhão e que não tinha outro lugar

para passar a noite, que a empresa nunca falou sobre pagamento de diárias para os motoristas dormirem em hotéis.

Ora, o comportamento das empresas envolvidas nos depoimentos em negar o pagamento de condições adequadas para os caminhoneiros dormirem durante a realização do trabalho tem o objetivo de reduzir os custos com a “sobrevivência” do trabalhador. Sob a perspectiva marxista explorada nos capítulos anteriores, quanto menor for o custo necessário para manter o trabalhador e sua família, menos tempo o trabalhador gastará para produzir a própria remuneração, ou seja, menor será o tempo de trabalho necessário. Considerando que a jornada de trabalho é composta pelos dois elementos de tempo de trabalho necessário e excedente, a redução dos custos com a manutenção dos trabalhadores aumenta o tempo de trabalho excedente, aumentando assim a mais-valia absoluta a ser apropriada pelas empresas.

Assim, em nossa pesquisa os caminhoneiros que percorrem rotas longas, do tipo internacional e interestadual, aparecem em maior número e, ainda que estejam mais distantes fisicamente da empresa, estão submetidos a maiores instrumentos de controle de jornada, que tendem a impor um ritmo mais acelerado no trabalho. Além disso, os caminhoneiros de rota longa passam muito mais viajando a trabalho do que em casa, chegando a passar meses sem dormir na própria cama.

Conforme evidenciado na pesquisa feita, os motoristas não tem outra opção se não pernoitar dentro dos caminhões, em alguns casos em cima das mercadorias ou dentro da boleia do caminhão, já que as empresas se negam a custear as diárias dos hotéis. Ambos os fenômenos explorados nesse tópico, o controle tecnológico que aumenta a intensidade da jornada e a negativa das diárias para os hotéis, expõem as formas utilizadas pelos capitalistas para o aumento da exploração da mais-valia, denominado por Marx (2014) como a mais-valia absoluta e a mais-valia relativa.

3.2.2- O ritmo da jornada de trabalho

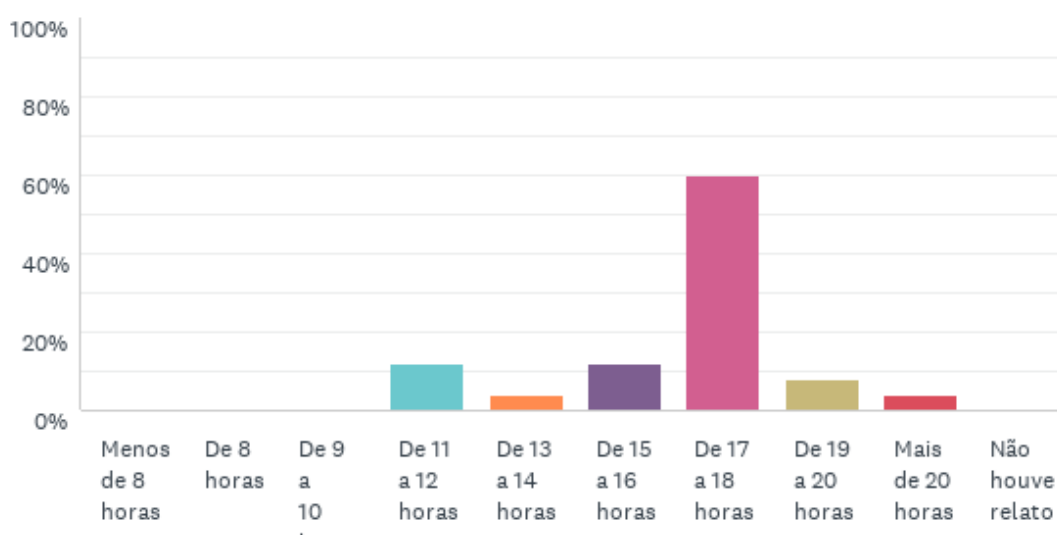
O ritmo em que a jornada de trabalho é executada apresenta-se como alvo de interesse entre ambas as classes, conforme vimos até então. Para os capitalistas, donos das empresas, quanto mais acelerada e extensa for a jornada de trabalho, maiores serão seus ganhos. Para

os trabalhadores, quanto mais intenso e demorado for o tempo em que gasta suas energias no trabalho, indo além dos limites biológicos e morais, mais adoecedor será o resultado do trabalho. No caso dos trabalhadores caminhoneiros, como visto no capítulo anterior, a bibliografia indica a prevalência de doenças ocupacionais na categoria, de caráter físicas e mentais, associadas a uma jornada exaustiva desenvolvida pelos trabalhadores.

Em nossa pesquisa, buscamos analisar o ritmo das jornadas de trabalho relatadas nos depoimentos trabalhistas, a fim de averiguar se os trabalhadores objetos do estudo estavam sujeitos a uma jornada exaustiva. Para o desenvolvimento desta categoria de análise iremos subdividir entre a quantidade de tempo que os caminhoneiros passavam trabalhando por dia e a intensidade em que o trabalho era desenvolvido.

Quanto ao primeiro tópico, a pesquisa quantitativa revelou 60% dos trabalhadores tinham uma jornada de trabalho de 17 a 18 horas, 12% trabalhavam de 15 a 16 horas diárias, 12% de 11 a 12 horas diárias, 8% de 19 a 20 horas diárias e 4% mais de 20 horas diárias. Em nenhum dos casos analisados houve o relato de uma jornada de trabalho inferior a onze horas. É o que expõe o gráfico abaixo:

Figura 2 – Gráfico do tempo de duração da jornada de trabalho dos caminhoneiros envolvidos na pesquisa.

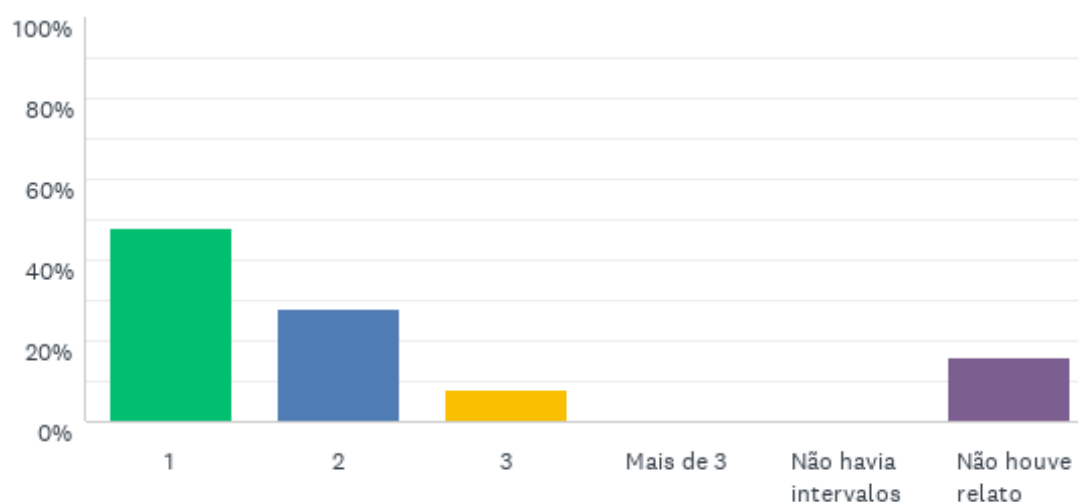


Fonte: Autoria própria.

Conforme revela os dados, 88% dos motoristas tem uma jornada de trabalho de duração superior as 12 horas diárias previstas na legislação como limite máximo. É notório nos depoimentos analisados que a jornada de trabalho é composta basicamente por todo o tempo que o trabalhador tem “disponível” no dia, ou seja, quando não está cumprindo necessidades básicas, indo ao banheiro, se alimentando ou dormindo, está na direção de um caminhão trabalhando.

Outros dados revelados na pesquisa que se associam aos aspectos da extensão da jornada de trabalho é quanto a quantidade e duração de intervalos para repouso e alimentação durante esta jornada. O estudo revelou que 48% dos motoristas depoentes gozavam de apenas um intervalo durante a jornada de trabalho, 28% gozavam de 2 intervalos e 8% gozavam de 3. Em 16% dos depoimentos analisados não houve relato em torno da quantidade de intervalos, conforme demonstrado abaixo:

Figura 3 – Gráfico da quantidade de parada para repouso e alimentação durante a jornada de trabalho dos caminhoneiros envolvidos na pesquisa.

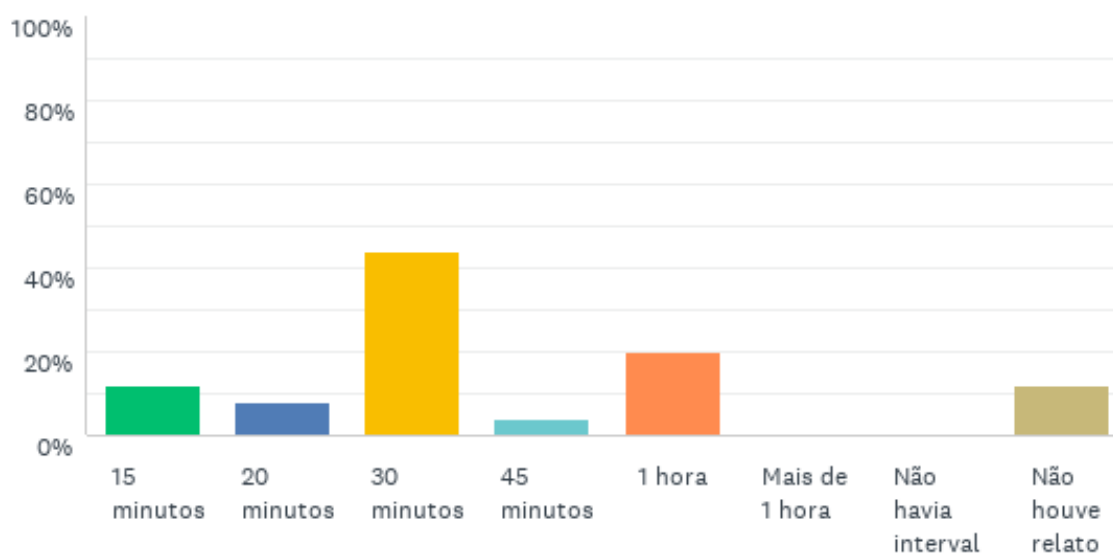


Fonte: Autoria própria.

Complementando as informações abordadas acima, foi revelado pelo estudo que em 68% dos casos a duração dos intervalos é inferior ao mínimo de 1 hora estabelecido pela legislação trabalhista. Em 44% dos casos a duração dos intervalos eram de 30 minutos, em 20% este período correspondia a 1 hora, 12% informaram o tempo de 15 minutos, 8% alegaram intervalos de 20 minutos, 4% afirmaram 45 minutos. Nenhum dos casos revelou

intervalo maior que uma hora ou ausência de intervalos e 12% dos depoimentos avaliados não relataram a duração dos intervalos, conforme gráfico abaixo:

Figura 4 – Gráfico da duração dos intervalos de repouso e alimentação durante a jornada de trabalho dos caminhoneiros envolvidos na pesquisa.



Fonte: Autoria própria

Os dados extraídos pela análise quantitativa da pesquisa revelam elementos do ritmo em que a jornada de trabalho era desenvolvida, indicando jornadas de 12 a 19 horas de trabalho, com poucos e curtos intervalos para repouso do trabalhador. Deste modo, os dados indicam um ritmo acelerado na jornada de trabalho em todos os depoimentos analisados.

A título demonstrativo vejamos o relato do Caso 01, em que o caminhoneiro alegou trabalhar diariamente das 5h às 23h, sem contar com o tempo que passava carregando e descarregando o caminhão, podendo este durar várias horas. O trabalhador relata que durante a jornada de trabalho parava apenas por trinta minutos para intervalos. Também, no Caso 02 foi relatado que o caminhoneiro parava de trabalhar apenas na hora que precisava dormir, realizando paradas de 30 a 40 minutos para fazer as refeições.

No Caso 05, também foi relatado que o início da jornada se dava entre 5h e 6h da manhã perdurando até as 22h ou 23h, parando em média 15 minutos pela manhã para se alimentar, 40 minutos para almoçar e 15 minutos pela tarde para um intervalo, a depender da “necessidade”. No Caso 07 o motorista indica que iniciava a jornada de trabalho às 5h da

manhã e ia até as 22h, e que, até o ano de 2016 trabalhou neste ritmo sem realizar intervalos de almoço. No Caso 10, o depoente diz que começava a trabalhar entre 5h e 6h da manhã indo até 21h ou 22h da noite, gozando de um intervalo autorizado pela empresa entre 11h e 12h. O motorista alega que todos os intervalos precisavam ter a prévia autorização da empresa.

A jornada extensa é revelada em diversos depoimentos que evidenciam um tempo de trabalho muito superior aos limites máximos estabelecidos, como no Caso 12 em que o motorista alega que nos dias de segunda iniciava a jornada as 2h30 ou 3h da manhã e parava as 21h, gozando de apenas 15 minutos de intervalo durante este tempo.

A normalização desta jornada extensa por parte dos trabalhadores é revelada no depoimento do Caso 14, onde o trabalhador alega que para ele o excesso de jornada acontecia nos dias em que trabalhava por mais de 13 horas. O caminhoneiro deste caso alegou que geralmente trabalha das 5h30/6h até as 22h todos os dias, gozando de dois intervalos de 20 a 30 minutos e duas paradas de 10 a 15 minutos para bater os pneus e ir ao banheiro. No Caso 17 é relatada uma jornada com início as 6h da manhã e final as 21h/22h, com intervalo de 15 a 20 minutos para almoço e 15 a 20 minutos para ir ao banheiro e bater os pneus. O relato do Caso 20 demonstra uma jornada de trabalho que iniciava as 5h ou 6h e encerrava as 22h, tendo 3 intervalos, dois de 30 minutos e um intervalo de 1 hora, todos destinados as refeições.

A tendência das empresas transportadores em ampliar a jornada de trabalho aparece com constância nos relatos da pesquisa. No Caso 18, por exemplo, o depoimento prestado pelo trabalhador confirmou uma jornada de trabalho de 5h às 22h, alegando que a jornada só se encerrava às 22h por conta do caráter perigoso da carga, pois se dependesse do dono da transportadora o motorista rodaria até mais tarde.

No Caso 19, o motorista alega que normalmente trabalhava das 5h às 22h, com uma hora de intervalo, mas, caso existissem mercadorias que a empresa julgasse ser necessário entregar com urgência, os caminhoneiros eram solicitados a rodarem até depois das 22h. O Caso 25 teve o depoimento do caminhoneiro que relatou que quando havia necessidade de carregar o caminhão de mercadorias, iniciava a jornada às 4h da manhã e parava às 22h por determinação da empresa.

A extensão das jornadas de trabalho apontadas nesta pesquisa, que predominantemente tem duração de 17 a 18 horas, associados ao baixo número de intervalos com pouca duração são os fatores que prejudicam a saúde física e mental dos caminhoneiros, conforme apontou a pesquisa bibliográfica exposta anteriormente (Masson e Monteiro, 2010; Penteado et al, 2008; Ribeiro, 2009; Lima, 2012; Zeferino, 2010; Ulhôa et al, 2010).

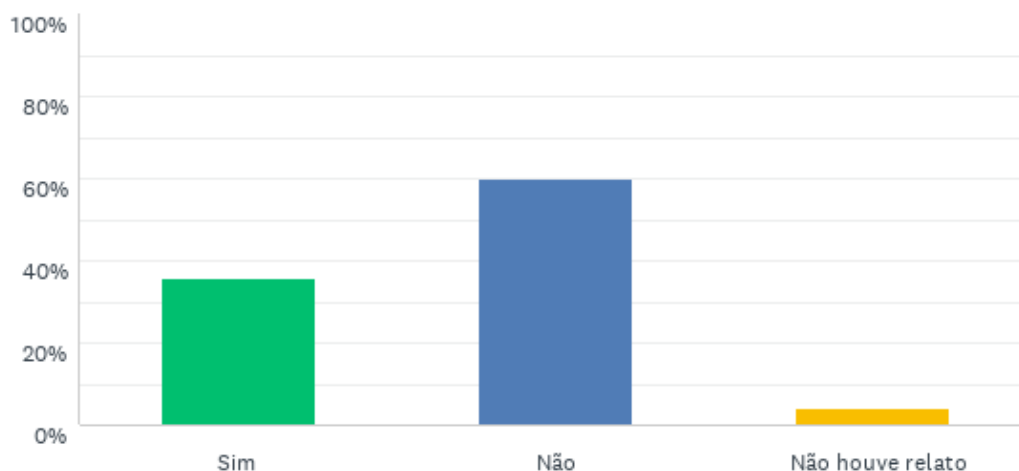
Pelas informações colacionadas acima, considerando a inter-relação entre a duração da jornada e a forma acelerada em que está se desenvolvendo, sem condições apropriadas para o repouso durante o trabalho, concluímos que os caminhoneiros da pesquisa predominantemente cumpriam uma jornada de trabalho exaustiva.

3.2.3- O trabalho noturno

O trabalho noturno ocorre quando a jornada é cumprida entre o horário de 22 horas até as 5 horas, conforme determina o artigo 73, §2º da CLT¹⁸. Conforme os dados coletados 36% dos caminhoneiros depoentes realizavam o trabalho em horário noturno e 60% não realizavam. Em 4% dos casos não houve relato, conforme demonstra o gráfico abaixo:

¹⁸ Art. 73. § 2º Considera-se noturno, para os efeitos deste artigo, o trabalho executado entre as 22 horas de um dia e as 5 horas do dia seguinte.

Figura 5 – Gráfico da presença de jornada de trabalho durante o horário noturno dos caminhoneiros envolvidos na pesquisa.



Fonte: Autoria própria

Ainda que o trabalho noturno não seja predominante nos depoimentos analisados, ele apareceu em uma quantidade significativa dos casos, apontando que não é uma prática incomum dentro desta categoria. O trabalho em horário noturno é um fator contribuinte para a dessincronização dos ritmos biológicos, o que ocasiona no surgimento de distúrbios do sono. Para Narciso e Mello (2017, p. 51), são nas primeiras horas da manhã que o estado de vigília dos caminhoneiros e o desempenho destes na direção dos veículos podem estar afetados, pois os ritmos de melatonina e da temperatura não estão adequados com o período da vigília.

Nos depoimentos coletados surgiram relatos que evidenciavam que a prática de dirigir durante a madrugada era comum entre os trabalhadores depoentes. No Caso 21, a título demonstrativo, a testemunha relatou que quando viajava para fora do estado iniciava a jornada de trabalho às 3h da madrugada. No Caso 22 é seguido a mesma linha, onde é informado que o depoente iniciava a direção do caminhão para viagens da empresa às 3h da manhã.

No Caso 23 houve o relato de que às 4h da manhã o caminhoneiro já iniciava a jornada dirigindo o veículo, parando para tomar café da manhã apenas 5 horas depois. No Caso 25 o depoente informou que quando havia no serviço a demanda de carregar o caminhão com mercadorias, a jornada de trabalho iniciava às 4h da manhã. No Caso 24 o

caminhoneiro informou que iniciava a jornada de trabalho às 5h da manhã, no entanto, só finalizava o tempo de direção do caminhão às 23h30.

O trabalho noturno prejudica o estado de saúde dos caminhoneiros, pois, além dos distúrbios de sono pela desorganização do horário biológico, os riscos de assalto durante o período da madrugada geram no trabalhador a sensação de perigo e insegurança, situação que pode contribuir no desenvolvimento de distúrbios de pânico, ansiedade, irritabilidade, perda da eficiência e estresse (Carneiro, 2000, p. 22). No Caso 17, por exemplo, o depoente declarou que já reclamou com o superior que estava com batimento acelerado e cansado porque bebia energético durante as viagens.

Conforme foi possível aduzir dos dados expostos, a representação significativa do trabalho noturno nos depoimentos analisados nesta pesquisa indica que é prática recorrente no cotidiano de trabalho dos motoristas caminhoneiros. O trabalho noturno nesta categoria justifica-se novamente na avidez do capital de valorizar ainda mais a mais-valia produzida durante a jornada de trabalho, desrespeitando inclusive os limites impostos pelo dia e pela noite. Este ritmo de trabalho exaustivo que é imposto aos caminhoneiros apresenta impactos consideráveis na saúde dos mesmos.

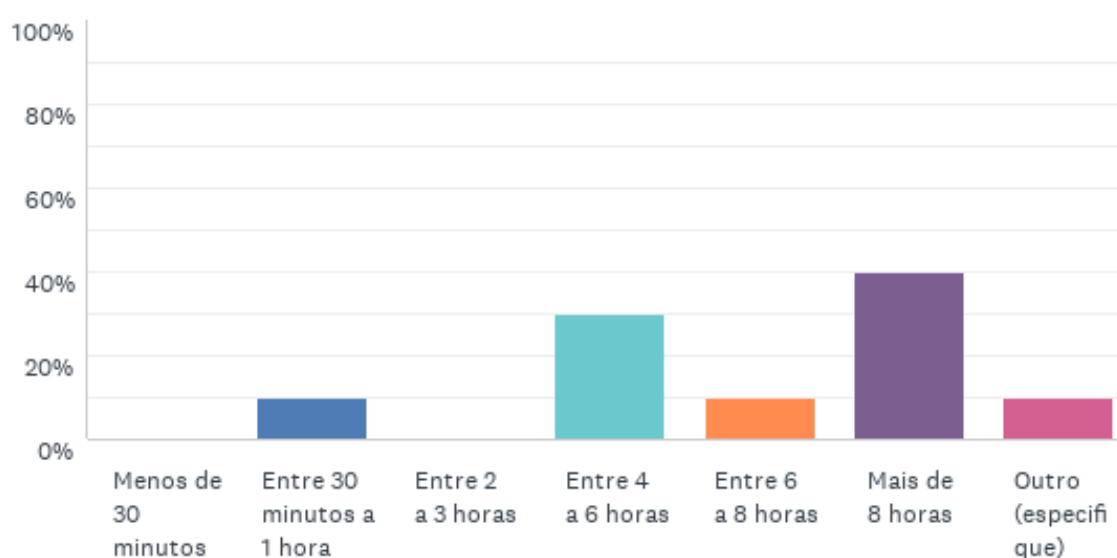
3.2.4- O tempo de espera

O instituto do tempo de espera, o qual explicitamos no capítulo anterior, é definido pelo artigo 235-C da Lei 13.103/2015 como o tempo gasto para realizar carga e descarga de mercadorias nos veículos, ou em engarrafamentos, filas e outras ocasiões com o veículo parado. O tempo de espera dos motoristas profissionais não é contabilizado como jornada de trabalho, assim o tempo em que o caminhoneiro está trabalhando parado não é contabilizado na apuração do limite de horas em que ele pode passar trabalhando. Este período também é remunerado em apenas 30% da hora normal.

Denominamos este instituto como uma das nossas categorias de análise a fim de apurar na prática quanto tempo de trabalho destes caminhoneiros é desconsiderado. Durante a análise dos depoimentos o termo ‘tempo de espera’ aparecia substituído pelo termo ‘tempo gasto na carga e descarga de mercadorias nos caminhões’, visto que era a expressão mais

comum utilizada pelos depoentes. Houve ausência de relato sobre o tempo de espera em 60% dos depoimentos. No entanto, dentre os casos que falaram sobre o tempo de espera nos depoimentos, 40% levava mais de 8 horas, 30% passava entre 4 a 6 horas, 10% demoravam entre 6 a 8 horas e 10% afirmaram levar entre 30 minutos a 1 horas. É o que demonstra os gráficos abaixo:

Figura 6 – Gráfico da duração do tempo de espera durante a jornada de trabalho dos caminhoneiros envolvidos na pesquisa.



Fonte: Autoria própria.

Necessário se faz esclarecer que no presente estudo foi adotada a concepção marxista em que jornada de trabalho é todo o período em que existe aplicação da força de trabalho para o processo de produção ou circulação de bens ou serviços. Nesse sentir, o caminhoneiro ao dedicar o seu tempo e energia para a circulação das mercadorias está cumprindo uma jornada de trabalho, inclusive no período em que fica aguardando a carga e descarga das mercadorias ou o engarrafamento do trânsito. Ora, durante o referido tempo de espera o trabalhador não dispõe de liberdade para ir e vir, devendo permanecer em vigilância do veículo, cumprindo, portanto, uma jornada de trabalho.

A desconsideração na jornada de trabalho do tempo que os caminhoneiros levam aguardando o veículo ser carregado e descarregado aparece em muitos casos como algo natural, uma regra de funcionamento daquela atividade. No Caso 01, como demonstração, o

caminhoneiro relata que trabalhava das 5h às 23h, sem contar com o tempo que passava carregando e descarregando o caminhão, podendo esta durar várias horas, que tinha carregamento de dia, noite e madrugada e que o tempo de carga e descarga variava, pois tem a carga, emissão de nota, amarração da carga,.

A quantidade de horas desconsiderada da jornada de trabalho dos motoristas caminhoneiros pelo instituto do tempo de espera é outro fator que se destacou na análise dos depoimentos coletados. No Caso 02, por exemplo, o motorista relatou que carregamento demorava as vezes um dia inteiro e descarga do veículo levava de 4 a 5 horas. No Caso 09 o caminhoneiro declarou que levava de 5 a 6 horas para o caminhão ser carregado. No Caso 15 o caminhoneiro alegou que poderia passar a noite inteira ou uma semana na espera, que o mínimo de tempo de espera era de 3 ou 4 horas. No Caso 20 o depoente alega que o tempo total do procedimento de carregamento variava de 2 a 10 horas.

O tempo que era gasto nas filas, também considerado como tempo de espera, foi outro destaque em alguns depoimentos coletados. No Caso 05 o motorista afirma que as entregas nos destinos eram realizadas por hora marcada, mas ainda assim passava muito tempo na fila aguardando para conseguir entregar. No Caso 06 o caminhoneiro relatou que costumava passar um tempo parado nas Aduanas, quando fazia viagens ao Chile, durando as vezes um ou dois dias inteiros com o caminhão parado. No Caso 11 o caminhoneiro relata que não tirava o intervalo completo, apenas comia e voltava ao caminhão pois precisava continuar dando seguimento ao veículo nas filas. No Caso 22 o caminhoneiro disse que tinham que iniciar a jornada as três ou quatro horas da manhã para fazer as entregas, já que muitas vezes havia fila de caminhões nos locais que deveriam entregar as mercadorias, e além disso tinha que deixar toda mercadoria na calçada da loja.

Para além disto, o tipo de trabalho exercido no tempo de espera tem uma carga considerável de estresse, visto que a responsabilidade pela integridade da carga aparece constantemente nos depoimentos como sendo dos motoristas. No Caso 07, por exemplo, o caminhoneiro declarou que era ele quem tinha a responsabilidade de conferir a carga e se faltasse alguma mercadoria era punido pelo gerente. No Caso 23 o caminhoneiro que em caso de qualquer avaria na mercadoria, o valor seria descontado da comissão do trabalhador.

Ainda sobre este caso, o trabalhador relatou que durante uma viagem de São Paulo para Sergipe ocorreu uma avaria no importe de R\$ 300,00 e a empresa obrigou o motorista

a pagar pelos prejuízos. Relata ainda que já chegou a pagar o que o valor de R\$ 720,00 em relação a quebra em carregamento de piso e que durante o período que trabalhou na empresa reclamada precisou pagar pelas avarias em três ocasiões diferentes.

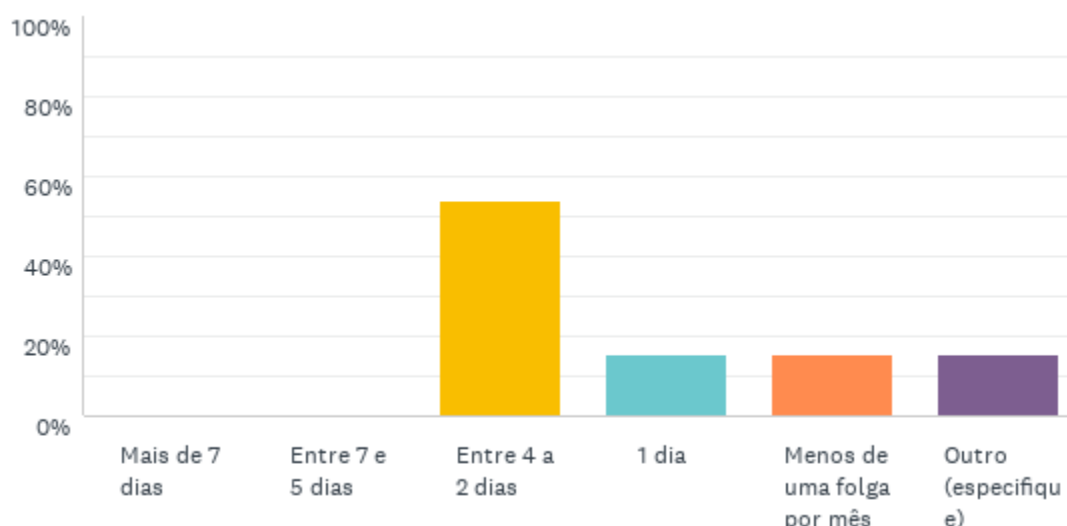
Conforme possível observar na análise dos depoimentos coletados, o tempo de espera é utilizado pelas empresas novamente para alterar os elementos da jornada de trabalho e aumentar a exploração da mais-valia. Este aumento pode ser compreendido por duas perspectivas. Na primeira perspectiva, o tempo de espera permite a ampliação da jornada de trabalho para além dos limites que foram estabelecidos pela lei, aumentando o tempo de trabalho excedente e consequentemente a mais-valia. Na segunda perspectiva, o tempo de espera reduz a remuneração do operário, reduzindo, assim, o tempo que ele irá gastar para produzir a própria remuneração, aumentando a mais-valia que será apropriada pelas empresas. Conforme vimos, Marx (1867) denomina estes dois caminhos como mais-valia absoluta e mais-valia relativa, respectivamente.

3.2.5- Quantidade de folgas por mês

Um dos elementos explorados no primeiro capítulo tratou em torno dos efeitos que o tempo fora de casa e do convívio familiar e social podem acarretar nos caminhoneiros. Geralmente, devido ao caráter externo da atividade, os dias em que os trabalhadores conseguem passar em casa são os dias em que tiram folgas. Tendo essa questão em vista, nos depoimentos coletados analisamos a quantidade de dias que os caminhoneiros folgam por mês, sendo esta questão um parâmetro para dimensionar o tempo em que conseguem conviver com a família e amigos.

Dentre os depoimentos analisados, 48% dos casos não houve relato sobre as folgas que tinham por mês. Dentre os casos que descreveram este aspecto, 53,85% disseram ter entre 4 a 2 dias de folgas no mês, 15,38% afirmaram que tinham apenas um dia de folga no mês, 15,83 afirmaram ter menos de uma folga por mês e 15,83 revelaram narrativas diversas sobre o tema. É o que ilustra o gráfico abaixo:

Figura 7 – Gráfico da quantidade de folgas mensais dos caminhoneiros envolvidos na pesquisa.



Fonte: Autoria própria

As excepcionalidades do tempo disponível para passar em casa aparece com frequência nos casos analisados. O caminhoneiro do Caso 01 afirma que passava em casa em dias variados, acontecendo as vezes de chegar às 19h e ter que ir embora às 04h. O trabalhador conta que sabe que passava muito mais tempo na estrada do que em casa. No Caso 02 o trabalhador afirma que tinha folga apenas duas vezes ao mês. No Caso 05 o caminhoneiro declarou que trabalhava todos os dias, inclusive, aos domingos, chegando a ter no máximo três dias de folga por mês. No Caso 07 o depoente esclarece que passava 30 a 40 dias em viagem, trabalhando de domingo a domingo sem folgar, e que aos finais da viagem tinha de 2 a 3 dias de folga para passar em casa. No Caso 23 o caminhoneiro declarou que ainda que passasse 60 dias em viagem, trabalhando sábados e domingos sem folgas, quando chegasse em casa a empresa lhe concedia no máximo 4 dias de folga. No Caso 24 o motorista prestou depoimento alegando que tinha disponível apenas duas folgas por mês.

Além disso, também foi identificado desrespeito quanto as folgas mensais que haviam sido pactuadas no momento da contratação. No Caso 19 o motorista declarou que quando foi contratado o acordado era que a cada 25 dias de trabalho teria direito a 05 dias de folga, todavia, gozar das folgas era uma excepcionalidade, já tendo ocorrido, inclusive, de ter passado 90 dias sem folga. O caminhoneiro do caso ainda aponta que nos relatórios existiam registros de folgas, sem as mesmas terem sido efetivamente gozadas.

O ritmo de trabalho dos caminhoneiros envolvidos na pesquisa, além de intenso, é, também, ininterrupto, de modo que estes trabalhadores ficam imersos na jornada de trabalho desde a hora que acordam até a hora que vão dormir, sem interromper este ciclo acelerado durante muitos dias, chegando até a ficarem meses sem sair dessa rotina.

Nesse contexto é evidente que as necessidades intelectuais e sociais do trabalhador não estão sendo respeitadas, visto que a jornada de trabalho domina o tempo que deveria ser destinado as demais dimensões e aspectos da vida vivenciados pelo ser humano. O curto tempo de folgas, em que na maioria das vezes é de dois a quatro dias no mês, a imprevisibilidade para se estar em casa, visto que os acordos feitos com a empresa não são cumpridos, são fatores que indicam que os trabalhadores dos casos estudados, devido a jornada de trabalho, são privados de situações de lazer e de sociabilização.

3.2.6- Os hábitos alimentares

Conforme exposto no primeiro capítulo, o padrão alimentar é um fator preponderante e com influência direta na saúde dos caminhoneiros, que é determinado por diversas variáveis, envolvendo fatores socioculturais e psicológicos. Considerando as jornadas de trabalho exaustivas suportadas pelos caminhoneiros, que dominam a maior parte do tempo de vida que eles têm, uma categoria de análise dentre a pesquisa realizada tratou do padrão alimentar que foi registrado por esses trabalhadores nas atas de audiência.

Constantemente os depoimentos analisados tratavam sobre a questão da alimentação dos trabalhadores durante o cumprimento da jornada de trabalho enfatizando a pressa e a falta de estruturas adequadas. No Caso 03, por exemplo, o depoente alega que usufruía de apenas 15 minutos de intervalo para alimentação. O Caso 04 teve relato do caminhoneiro dizendo que o mais usual era tomar suas refeições dentro dos caminhões, enquanto aguardava em fila para descarga e que em outras oportunidades, usufruía de 30 a 40 minutos para refeições. Quanto ao Caso 11, o trabalhador afirma que o intervalo era apenas o tempo de comer rapidamente e voltar para o caminhão, pois, tinha que permanecer na fila. No Caso 12, o depoente declarou que o tempo disponível para almoçar era de 15 minutos.

Além disso, alguns caminhoneiros relataram que as empresas não pagavam auxílio-alimentação, ficando a cargo do caminhoneiro retirar parte de sua remuneração para comerem enquanto trabalhavam. O alto custo de alimentação em restaurantes diariamente não foi uma condição disponível para todos os caminhoneiros que tiveram seus depoimentos analisados nesta pesquisa. No Caso 23 o caminhoneiro relatou que para conseguir arcar com as despesas durante a viagem o depoente ajudava os "chapas"¹⁹ no descarregamento para ficar com parte do valor que era destinado a estes.

Outro elemento relevante que foi destacado neste depoimento trata das cozinhas improvisadas, instalações que ficavam no caminhão para que o trabalhador preparasse a própria comida. Ainda com o exemplo do Caso 23, houve o relato do caminhoneiro de que a empresa fornecia uma "gaveta" onde constava um fogão, botijão, panelas para ser utilizada durante a viagem no preparo de suas refeições. O depoente declarou também que com o dinheiro que conseguia ajudando os "chapas", comprava mantimentos para preparar a comida com os utensílios fornecidos pela empresa e fazer as refeições durante a viagem. Além disso, o trabalhador afirmou que, mesmo quando estava trabalhando na sede da empresa, onde havia refeitório, tinha que pagar pelas refeições.

Além da grande quantidade de horas que os caminhoneiros passam dirigindo, o tempo gasto instalando as cozinhas improvisadas e preparando as próprias refeições é retirado do período que o trabalhador tem para descansar, tornando ainda mais desgastante aquele dia de trabalho. No Caso 25, por exemplo, o caminhoneiro relatou que fazia sua própria refeição no caminhão, cozinhando a noite e esquentando no dia seguinte para o almoço, porque tinha prazo de entrega para cumprir.

Para Masson e Monteiro (2010, p. 538) a alimentação dos caminhoneiros ocorre de forma inadequada na maioria dos casos, o que acarreta problemas de saúde em médio e longo prazo. Segundo Jomori, Proença e Calvo (2008, p. 63) os motivos da escolha e das práticas alimentares são justificados por diversas variáveis, inseridas em uma ordem lógica, que escapam à consciência do indivíduo, envolvendo fatores socioculturais e psicológicos. O curso de vida, as influências e o sistema pessoal são determinantes do processo de escolha alimentar. Assim, os recursos disponíveis, a estrutura social e o contexto que o indivíduo

¹⁹ Ajudantes dos caminhoneiros.

está inserido formam as bases para as influências no momento da escolha alimentar, demonstrando, desse modo, a relevância da relação socioeconômica e cultural com o ato de comer (JOMORI; PROENÇA; CALVO, 2008, p. 63)

Induzimos assim que uma parte considerável dos caminhoneiros envolvidos na pesquisa possuem um padrão alimentar inadequada, que podem provocar graves danos a saúde dos mesmos. Este padrão alimentar inadequado é compreendido aqui como um resultado da jornada de trabalho a qual estes caminhoneiros estão submetidos, que retira destes o tempo necessário para a produção de uma boa alimentação. Nesta feita, os limites biológicos, categorizado por Marx (1867), que foram exposto no primeiro capítulo, não foram respeitados nos casos analisados, visto que, devido ao tempo que o caminhoneiro passa trabalhando, não possui tempo para se dedicar as atividade biologicamente necessárias, como a alimentação.

Outro fator que chama atenção é que em muitos casos foram relatados a ausência de auxílio-alimentação por parte da empresa para que os caminhoneiros se alimentassem em restaurantes durante a jornada de trabalho. A falta deste pagamento dificulta ainda mais o acesso do trabalhador á uma alimentação adequada, impondo a estes o trabalho adicional de preparar as refeições em condições precárias, nas cozinhas improvisadas nas estradas, para conseguirem comer.

Conforme a linha teórica marxista aqui exposta, a negativa no pagamento do auxílio-alimentação altera os elementos da jornada de trabalho aumentando a mais-valia que será apropriada pela empresa. Ora, o tempo de trabalho excedente é determinado pela sobra do tempo de trabalho necessário, que consiste no período necessário para produzir a remuneração necessária a sobrevivência do trabalhador, logo, a diminuição nos custos necessários a sobrevivência implica na redução da remuneração, sendo menor, também, o tempo de trabalho necessário. Uma vez que os elementos da jornada de trabalho são inversamente proporcionais, a diminuição do tempo de trabalho necessário aumenta o tempo de trabalho excedente, ampliando consequentemente a mais-valia apropriada pelas empresas.

3.3- Reflexões dos aspectos da jornada de trabalho dos caminhoneiros envolvidos na pesquisa

Após analisar as 25 atas de audiências dos processos trabalhistas desta pesquisa, é necessário ressaltar que as considerações aqui sistematizadas dizem respeito aos casos analisados, no entanto, podem indicar a presença das problemáticas exploradas na jornada de trabalho de uma parcela significativa da categoria dos caminhoneiros no Brasil, a qual não podemos dimensionar a partir desta pesquisa.

Primeiramente, devemos destacar que a jornada de trabalho dos caminhoneiros envolvidos na pesquisa demonstrou-se predominantemente de caráter exaustivo por serem jornadas extremamente longas, comumente durando entre dezessete a dezenove horas por dia, com poucos intervalos de breve duração. Além disso, a própria atividade exercida exige esforço intenso do trabalhador, que precisa estar em estado de atenção constante, em posições ergonômicas irregulares, enfrentando as adversidades das estradas.

Outra característica relevante da jornada de trabalho dos caminhoneiros percebidas na pesquisa diz respeito a baixa quantidade de dias de folgas, chegando em 40% dos casos analisados a uma folga ou menos por mês. Estes elementos determinam um ritmo intenso a jornada de trabalho que já possui duração extensa, caracterizando assim a presença constante da jornada exaustiva nos depoimentos analisados. Nesse contexto é evidente que as necessidades intelectuais e sociais do trabalhador não estão sendo respeitadas, visto que a jornada de trabalho domina o tempo que deveria ser destinado às demais dimensões e aspectos da vida vivenciados pelo ser humano.

A partir desta perspectiva os impactos da jornada de trabalho na vida dos caminhoneiros puderam ser esboçados. Foi possível constatar que dentre os casos analisados os trabalhadores tinham poucas oportunidades de estarem em casa, indicando um alto nível de isolamento social e familiar dentre os caminhoneiros envolvidos. Os motoristas são privados de situações de lazer e de sociabilização devido a jornada de trabalho, que além de intensa, é ininterrupta, visto que os caminhoneiros ficam imersos no trabalho desde a hora que acordam até a hora que vão dormir praticamente, sem interromper este ciclo acelerado durante muitos dias, chegando até a ficarem meses sem um dia de folga.

Além disso, por não conseguirem dormir em casa, precisam dormir nas instalações disponíveis ao longo da viagem. Ocorre que em nenhum dos casos analisados a empresa disponibilizava a pernoite em hotéis e pousadas, obrigando os caminhoneiros a dormirem dentro das instalações do caminhão.

A precarização das condições disponíveis para repouso do sono destes profissionais apareceu em diversos relatos analisados, onde os motoristas precisavam dormir em cima da carga ou na cabine do caminhão, local onde já passava o dia inteiro trabalhando. Os efeitos destas condições inapropriadas para o sono são registrados na literatura explorada no primeiro capítulo deste trabalho (Ulhoa et al., 2010), tendo evidências relacionadas ao risco de acidentes nas estradas, dependência de drogas estimulantes, distúrbios mentais e fisiológicos, entre outros.

Também foi identificado nos casos analisados um padrão alimentar inadequado por parte dos caminhoneiros envolvidos na pesquisa. Os problemas da alimentação dos caminhoneiros podem provocar graves danos à saúde dos mesmos, visto que o padrão alimentar é um fator preponderante e com influência direta na saúde dos caminhoneiros, que é determinado por diversas variáveis, envolvendo fatores socioculturais e psicológicos. O padrão alimentar inadequado é identificado aqui como um resultado da jornada de trabalho a qual estes caminhoneiros estão submetidos, que retira destes o tempo necessário para a produção de uma boa alimentação.

Nesta feita, os limites biológicos e sociais, categorizado por Marx (2014, p. 390), expostos no primeiro capítulo, não foram respeitados nos casos analisados, visto que, a jornada de trabalho retira destes o tempo necessário ao sono com boas condições, alimentação adequada, convívio social e familiar, lazer, esporte, cultura, política, dentre outros.

Estas problemáticas são associadas em nossa pesquisa a avidez empresarial pela ampliação da mais-valia, que ao longo dos depoimentos apareceram em múltiplas formas. Foram identificados métodos de ampliação da mais-valia relativa, através das tecnologias de rastreamento satélite, GPS, bloqueio do veículo, corte dos custos necessários a manutenção do trabalhador, como restaurantes e pousadas. No entanto, o maior destaque esteve nos métodos de ampliação da mais-valia absoluta, com jornadas de trabalho exaustivas de longas durações e poucos intervalos de repouso.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

É necessário aprofundar o conhecimento sobre a realidade dos caminhoneiros no Brasil, especialmente no que tange aos impactos da jornada de trabalho na vida dos mesmos. A legislação trabalhista que regulamenta esta categoria não cumpre com a função de proteger a dignidade do trabalhador das jornadas exaustivas, visto que contam com limites extremamente elásticos para a jornada de trabalho dos caminhoneiros. É necessário o fortalecimento do sistema de proteção destes trabalhadores, contando com a participação ativa dos caminhoneiros organizados no estabelecimento de uma nova legislação que implemente limites mais rígidos a jornada de trabalho e garantam melhores estruturas de repouso e alimentação.

Conforme demonstrado, a avidez do capitalista por valorizar cada vez mais a mais-valia obtida do trabalhador, seja através das inovações tecnológicas ou através da ampliação e intensificação da jornada de trabalho, está presente em toda a história do sistema capitalista. Na mesma feita, também é demonstrado, a partir do contexto histórico aqui retratado, que apenas a partir da organização autônoma dos trabalhadores é possível refrear o aumento compulsório da mais-valia e garantir, de forma mínima, uma condição de vida digna para o trabalhador. Os avanços dos direitos dos trabalhadores e da limitação da jornada de trabalho está diretamente relacionada com o desenvolvimento da luta dos trabalhadores organizados, conforme aduz Marx .

No que diz respeito aos caminhoneiros, a avidez por ampliar a mais-valia adquirida por esta categoria é do interesse de todos os setores produtivos que se beneficiam do transporte rodoviário, que no caso do Brasil representa 61% das mercadorias transportadas (CNT, 2018). O próprio surgimento da categoria simbolizou a ampliação da mais-valia, através do desenvolvimento tecnológico dos veículos rodoviários, que representava uma redução no tempo gasto no transporte das mercadorias.

Além disso, desde o princípio foi estabelecido um padrão de jornada exaustiva, para acelerar ainda mais a entrega das mercadorias e aumentar a mais-valia obtida do caminhoneiro, conforme demonstra a história do trabalho dos caminhoneiros no Brasil apontada no primeiro capítulo. Em contrapartida, os poucos registros em torno da luta dos caminhoneiros pela jornada de trabalho indicam como inexpressiva a organização destes trabalhadores. Assim, temos um quadro em que existe interesse em ampliar a mais-valia dos

caminhoneiros por mais da metade dos setores produtivos do país, enquanto o movimento organizado destes trabalhadores apresenta limitações consideráveis.

Os resultados deste quadro de correlação de forças entre as classes, a classe dos caminhoneiros e a classe dos proprietários dos meios de produção, puderam ser esboçados a partir da pesquisa empírica apresentada. Os caminhoneiros estão expostos a uma jornada exaustiva com duração comum de 17 a 19 horas seguidas de trabalho intenso e desgastante, com poucos intervalos para repouso, condições alimentares precárias, condições inadequadas para dormir, isolamento social e familiar. Além disso, existem constantes violações dos acordos de trabalho por parte dos empregadores para ampliar a mais-valia explorada do trabalhador.

No entanto, os efeitos negativos revelados pelo presente trabalho, em sua maioria, não encontram proteção no atual dispositivo legal da categoria, qual seja a lei 13.103/2015. Isto porque o limite estabelecido pela lei, já bastante elástico na quantidade de 12 horas diárias de trabalho, é flexibilizado pelo referido tempo de espera, que não é considerado como parte da jornada de trabalho. Como demonstrado na pesquisa de campo, o tempo de espera comumente leva mais de oito horas. Além disso, no próprio texto da lei os limites desta jornada são elásticos e podem ser desconsiderados sem justa motivação.

Por isso, é importante reconhecer a relevância dos trabalhadores organizados na proposição dos mecanismos legais que regulamentam o trabalho da categoria, sendo necessário assim o fortalecimento e investimento nos sindicatos autônomos da categoria. Na mesma feita, é necessário, também, investimento em políticas públicas que amparem o caminhoneiro nos impactos nocivos da jornada de trabalho, promovendo a saúde física, psicológica, familiar e social dos mesmos.

REFERÊNCIAS

_____. Boletim Epidemiológico Acidentes de Transporte Relacionados ao Trabalho no Brasil, 2007-2016. Brasília: Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Volume 49, Jun. 2018.

Afonso da Silva, V. Direitos Fundamentais: conteúdo essencial, restrições e eficácia (2 ed). São Paulo: Malheiros, 2009.

ALARCÓN CARACUEL, M. R. La jornada ordinaria de trabajo y su distribución. In: APARÍCIO TOVAR, J. y López Gandía, J. (Coord.). Tiempo de trabajo. Albacete: Bomarzo, 2007.

ARAÚJO, M. S.; COSTA, T. H. M. Da; SCHMITZ, B. a S.; MACHADO, L. M. M.; SANTOS, W. R. a Dos. Factors associated with overweight and central adiposity in urban workers covered by the Workers Food Program of the Brazilian Amazon Region. Brazilian Journal of Epidemiology, v. 13, n. 3, p. 425–433, 2010.

Alessi, A., & Alves, M. K. (2015). Hábitos de vida e condições de saúde dos caminhoneiros do Brasil: uma revisão da literatura. *Ciência & Saúde*, 8(3), 129-136.

ANTUNES, Ricardo. Riqueza e miséria do trabalho no Brasil. São Paulo: Boitempo, 2006.

Apostolopoulos, Y., Sönmez, S., Hege, A., & Lemke, M. (2016). Work strain, social isolation and mental health of long-haul truckers. *Occupational. Therapy in Mental Health*, 32(1), 50–69.

Bartoli, M. "L'intensité du travail" Thèse pour le Doctorat d'État en sciences économiques. Université des Sciences Sociales de Grenoble, Suisse, 1980.

BATISTA, Adriana Maria Figuerêdo. Percepção sobre os determinantes de saúde em caminhoneiros do estado de Sergipe : um estudo qualiquantitativo. 2017. 117 f. Dissertação (Mestrado em Ciências da Saúde) - Universidade Federal de Sergipe, Aracaju, SE, 2017.

BANDEIRA, Marina et al. Qualidades psicométricas do Inventário de Habilidades Sociais (IHS): estudo sobre a estabilidade temporal e a validade concomitante. *Estud. psicol.*

(Natal) [online]. 2000, vol.5, n.2 [cited 2020-11-27], pp.401-419. Available from: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413294X2000000200006&lng=en&nrm=iso>. ISSN 1678-4669. <http://dx.doi.org/10.1590/S1413-294X2000000200006>.

BERTOLAZZI, Marco Aurélio. Empregado, Autônomo e Empresário: a tomada de decisão no setor de transporte rodoviário de cargas em São Marcos, RS. 1998. 179 f. Dissertação (Mestrado em Administração) – Programa de Pós-Graduação em Administração, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, p. 36-40.

Bezerra, I. N., Cavalcante, J. B., Moreira, T. M. V., Mota, C. C., & Sicheiri, R. (2016). Alimentação fora de casa e excesso de peso: uma análise dos mecanismos explicativos. *Revista Brasileira em Promoção da Saúde*, 29(3), 455-461.

BLASS. Leila Maria da Silva. JORNADA DE TRABALHO: uma regulamentação em múltipla escolha. *Rev. bras. Ci. Soc.* vol. 13 n. 36 São Paulo Feb. 1998

BRITO FILHO, J. C. M. Trabalho em condições análogas à de escravo: os bens jurídicos protegidos pelo artigo 149 do Código Penal brasileiro. *Revista Jurídica da Presidência*, v. 15, n. 107, p. 587-601, 2013/2014.

CACCIAMALI, Maria Cristina. As políticas ativas de mercado de trabalho no MERCOSUL. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 11, n. 55, p. 85-104, 2005.

CAGED. Informações para o Sistema Público de Emprego e Renda – Dados por Município. Disponível em: . Acesso em: 4 out.2010.

CAMARGO, Luiz O. Lima. Educação para o lazer. São Paulo: Moderna, 1998.

Carvalho, Sandro Sacchet de. Uma Visão geral sobre a reforma trabalhista. mercado de trabalho | 63 | out. 2017 <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/8130>

CARVALHO, Felipe de Souza. Banco de horas: alternativa ideal ou opção perigosa? 2008. 75 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Direito) - Faculdade Nacional de Direito, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

CAVAGIONI, L. C., A. M. G. Pierin, K. de Melo Batista, E. R. F. Bianchi e A. L. S. Costa. Agravos à saúde, hipertensão arterial e predisposição ao estresse em motoristas de caminhão. Revista da Escola de Enfermagem da USP 43: 1267-1271, 2009.

CHACARTERGUI JÁVEGA, C. Tiempo de trabajo, racionalidad horaria y género: un análisis en el contexto europeo. Relaciones laborales, n. 19, ano XXII, Madrid, outubro de 2006.

COELHO, Luciano Augusto de Toledo. As Leis 12.619/2012 e 13.103/2015 e flexibilização da jornada de trabalho do motorista em transporte rodoviário de passageiros e de cargas. Revista eletrônica [do] Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, Curitiba, PR, v. 5, n. 45, p. 35-49, out. 2015.

Crizzle, A. M., Bigelow, P., Adams, D., Gooderham, S., Myers, A. M., & Thiffault, P. (2017). Health and wellness of long-haul truck and bus drivers: A systematic literature review and directions for future research. Journal of Transport & Health, 7, 90-109.

Dal Rosso, S. A intensificação do trabalho na sociedade contemporânea. São Paulo: Boitempo (no prelo), 2006.

Dal Rosso, S. O debate sobre a redução da jornada de trabalho. São Paulo: ABET, pp. 84-89, 1998.

Dal Rosso, S.. A jornada de trabalho na sociedade – O castigo de Prometeu. São Paulo: LTr, pp. 225-262, 1996.

DAL ROSSO, Sadi. Mais trabalho!: a intensificação do labor na sociedade contemporânea. São Paulo: Boitempo, 2008.

Dal ROSSO. Sadi. Jornada de trabalho: duração e intensidade. Cienc. Cult. vol.58 no.4 São Paulo Oct./Dec. 2006

DARCANCHY, M. O dano existencial e o direito fundamental ao trabalho decente na OIT. Revista Direito e Justiça, v. 12, n. 19, p. 149-164, 2013.

DELGADO, Maurício Godinho. Curso de Direito do Trabalho. 1 edição. São Paulo: LTr, 2002.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM. Sinopse do Transporte Rodoviário de Cargas. Brasil: Ministério dos Transportes, DNER, 1976, p. 215-221.

EU RODO. Número 55, Revista Editada pelo Departamento de Suporte a Marketing da Volvo do Brasil. Curitiba, PR: Padila Indústrias Gráficas S.A. Jul. 1991, p. 07-14.

EVANS, J.M., LIPOLDT, D.C., Marianna, P. "Trends in working hours in OECD Countries". OECD Labour Market and Social Policy Occasional Papers nº . 45, OECD Publishing, pp. 7-8, 2001.

Fairris, D. "Towards a theory of work intensity". Colloque Intensification du Travail. Centre d'Études de l'Emploi, Paris, 2002.

Fernex, A. "Intensité du travail, définition, mesure, evolution". Colloque Intensification du Travail. Centre d'Études de l'Emploi, Paris, 2000.

FITA ORTEGA, F. Límites legales a la jornada de trabajo. Valencia: Tirant lo Blanch, 1999.

FOLHA DE S. PAULO. Cortador de cana morreu após 70 dias de trabalho. Folha de S. Paulo, São Paulo, 18 maio 2007. Folha Dinheiro, Caderno B, p. B9.

Fonseca SA, Blank VL, Barros M V, Nahas M V. Self-perceived health and associated factors in industrial workers from Santa Catarina State, Brazil. Cad Saude Publica 2008;24(3):567–76.

GEMIGNANI, Tereza Aparecida Asta e GEMGNANI, Daniel. “Análise específica e contextualizada da Lei nº 12.619/12. LTR. 2ª Edição, 2014.

GIANNOTTI, Vito. História das lutas dos trabalhadores no Brasil. Maud Editora Ltda. São Paulo, 2007.

GOLLACK, M., e VOLKOFF, S. "Citius, altius, fortius. L'intensification du travail", Actes de la Recherche en Sciences Sociales, 114 (septembre), pp. 54-67, 1996.

GOMES MEDEIROS, J. L. A economia diante do horror econômico. 2004, 204 p. Tese (Doutorado em Economia). Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004.

GOMES, Orlando e GOTTSCHALK, Elson. Curso de Direito do Trabalho. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1968.

GOMES, Â. de C. Burguesia e trabalho: política e legislação social no Brasil 1917 – 1937. Rio de Janeiro: Campus, 1979.

Hamilton, K., Vayro, C., & Schwarzer, R. (2015). Social cognitive antecedents of fruit and vegetable consumption in truck drivers: A sequential mediation analysis. *Journal of nutrition education and behavior*, 47(4), 379-384

HARVEY, D. Seventeen contradictions and the end of capitalism. London: Profile, 2014.

INSHT - MTIN. Informe Anual sobre Daños a la Salud en el Trabajo, do Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, órgão vinculado ao MTIN – Ministerio de Trabajo e Inmigración. Disponível em: . Acesso em: 6 out. 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 1990, p. 456-466.

JOMORI, Manuela Mika; PROENÇA, Rossana Pacheco da Costa e CALVO, Maria Cristina Marino. Determinantes de escolha alimentar. *Rev. Nutr. [conectados]*. 2008, vol.21, n.1 [cited 2020-11-27], pp.63-73. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S141552732008000100007&lng=en&nrm=iso>. ISSN 1678-9865. <http://dx.doi.org/10.1590/S1415-52732008000100007>

Knauth DR, Leal AF, Pilecco FB, Seffner F, Teixeira AMFB. Manter-se acordado: A vulnerabilidade dos caminhoneiros no Rio Grande do Sul. *Rev Saude Publica* 2012;46(5):886–93.

LE GOFF, Jacques. Para uma outra Idade Média: Tempo, trabalho e cultura no Ocidente. Editora Vozes Limitada, 2012.

Lima R de S, Ferreira Neto JA, Farias R de CP. Alimentação, Comida E Cultura: O Exercício Da Comensalidade. *DEMETRA Aliment Nutr Saúde* 2015;10(3):507–22.

LOPES, Gabriela; RUSSO, Iêda Chaves Pacheco; FIORINI, Ana Cláudia. Estudo da audição e da qualidade de vida em motoristas de caminhão. *Rev. CEFAC, São Paulo* , v. 9, n. 4, p.

532-542, Dec. 2007 . Available from
http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-18462007000400014&lng=en&nrm=iso.
 access
 on 13 July 2020. <https://doi.org/10.1590/S1516-18462007000400014>.

Lopes, J. R. de L. Os tribunais e os direitos sociais no Brasil – saúde e educação. In J. R. de L. Lopes. Direitos sociais: Teoria e prática. São Paulo, Medeiros, 2016.

MARINHO, Maiara Oliveira and VIEIRA, Fernando de Oliveira. A jornada exaustiva e a escravidão contemporânea. Cad. EBAPE.BR [online]. 2019, vol.17, n.2 [cited 2020-11-27], pp.351-361. Available from:
http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S167939512019000200351&lng=en&nrm=iso. Epub May 30, 2019. ISSN 1679-3951. <https://doi.org/10.1590/1679-395171623>

MARQUEZE, Elaine Cristina. Alterações cardiometabólicas e de sono em motoristas de caminhão. Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em Saúde Pública para obtenção do título de Doutor em Ciências. Área de Concentração em Saúde Ambiental. São Paulo, 2012.

MARX, K.; ENGELS, F. Textos sobre educação e ensino . 2. ed. São Paulo: MORAES, 1992

MARX, K.; ENGELS, F. A ideologia alemã . São Paulo: Expressão Popular, 2009.

MARX, Karl. O capital: crítica da economia política. Livro I. Tradução de Reginaldo Sant’Anna. 22. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

MASSON V, MONTEIRO M. Life style, health aspects and work among truck drivers. Rev Bras Enferm. 2010;63(4):533–40.

MANSUR, A. P.; ROCHA, M. A. B. S.; LEYTON, V.; TAKADA, J. Y.; AVAKIAN, S. D.; SANTOS, A. J.; NOVO, G. C.; NASCIMENTO, A. L.; MUNOZ, D. R.; ROHLFS, W. J. Risk Factors for Cardiovascular Disease, Metabolic Syndrome and Sleepiness in Truck Drivers. Arquivos Brasileiros de Cardiologia, v. 105, n. 6, p. 560–5, 2015.

MINAYO MC de S (org.), DESLANDES SF, GOMES R. Pesquisa social: teoria, método e criatividade. Petrópolis, RJ: Vozes; 2016.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO (MTE) et al. Anuário Estatístico de Acidentes do Trabalho – AEAT 2008. V.1. Brasília: MTE: MPS, 2008. Disponível em: . Acesso em: 1º set. 2010.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO (MPT) – PRT 12. Empresa X terá que conceder pausas de recuperação de fadiga e não demitir empregados doentes. Disponível em: . OIT. Perfil do Trabalho Decente no Brasil. 2009. Disponível em: . Acesso em: 10 set. 2011. Acesso em: 4 out. 2010.

MORAES, Paulo Douglas de Almeida. Momento decisivo para o sistema de transporte brasileiro e para o Brasil: desenvolver-se ou não? Salvar vidas ou não? Atender a sociedade ou não? Disponível em: < <http://zip.net/bwtp8m> > ou <<http://www2.camara.leg.br/atividadelegislativa/comissoes/comissoes-temporarias/especiais/54aleislatura/modificacoes-a-lei-no-12.619-profissao-motorista/audienciaspublicas/em-26.03.2013/apresentacao-do-sr.-paulo-douglas-almeida-demoraes-26-03-2013/artigo-do-sr.-paulo-douglas-procurador-do-trabalho> >; acesso em 9 ago. 2016.

NASCIMENTO, Eurípedes Costa; NASCIMENTO, Evania; SILVA, José de Paula. Rev Saúde Pública, 2007.

Narciso, F. V., & Mello, M. T. D. (2017). Safety and health of professional drivers who drive on Brazilian highways. Revista de Saúde Pública, 51(26), 1-7.

NERI M, SOARES WL, SOARES C. Condições de saúde no setor de transporte rodoviário de cargas e de passageiros : um estudo baseado na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios. Cad Saúde Pública. 2005;21(4):1107–23.

OCDE. "Medindo a produtividade". OECD Publishing, pp. 14-15, 2002.

OLIVEIRA NETO, Célio Pereira. A jornada do motorista profissional diante da lei 13103 [2015]. Disponível em: . Acesso em: 11.out.2018.

OLIVEIRA, Sebastião Geraldo de. Proteção jurídica à saúde do trabalhador. 4. ed. São Paulo: LTr, 2002.

Oliveira Silva, José Antônio Ribeiro. A flexibilização da jornada de trabalho e a violação do direito à saúde do trabalhador, uma análise comparativa dos sistemas jurídicos brasileiro e espanhol. São Paulo, LTr, 2013 p.115.

Operação Jornada Legal: Diagnóstico das condições gerais de trabalho no setor do transporte rodoviário brasileiro. Ministério Público do Trabalho, Polícia Rodoviária Federal e Instituto de Perícias Criminais da Secretaria de Segurança Pública do Estado do Mato Grosso do Sul. Brasília, 2013. Disponível em < <http://zip.net/bvtrm4> > ou < [http://www.trt7.jus.br/trabalhosegu ro/arquivos/files/acervo/ebooks/Mini](http://www.trt7.jus.br/trabalhosegu%20ro/arquivos/files/acervo/ebooks/Mini)

PASSOS, Edésio, PASSOS, André e NICOLADELI, Sandro. Motorista Profissional, aspectos da Lei 12619/2012, Elementos da legislação trabalhista e de trânsito, São Paulo, LTr, 2013, p.33.

Portes, Alejandro, and Kelly Hoffman. “Latin American Class Structures: Their Composition and Change during the Neoliberal Era.” *Latin American Research Review*, vol. 38, no. 1, 2003, pp. 41–82. JSTOR, www.jstor.org/stable/1555434. Accessed 28 Nov. 2020.

Penteado, R. Z., Gonçalves, C. G. O., Costa, D. D., & Marques, J. M. (2008). Trabalho e saúde em motoristas de caminhão no interior de São Paulo. *Saúde e Sociedade*, 17(4), 35-45. Perrone (1977)

PEREIRA BINDER, M. C. e MUNIZ DE ALMEIDA, I. Acidentes do Trabalho: Acaso ou Descaso? Em: MENDES, R. *Patologia do trabalho*. v. 1, 2. ed. atual. e ampl. São Paulo: Atheneu, 2005.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. LESSA, Simone Naciso. O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil. *Caminhos de Geografia*. Uberlândia. v. 12, n. 40. dez/2011. p. 26 – 46

Pesquisas científicas sobre as principais patologias que acometem os motoristas profissionais, no sítio “Médicos pela segurança viária”, disponível em <<http://zip.net/bdtrsQ>> ou <https://www.medicosporlaseguridadvial.com>

PRADOS DE REYES, F. J. La ordenación del tiempo de trabajo en la Reforma del Estatuto de los Trabajadores. Relaciones laborales, n. 8, ano 12, Madrid, 23 abr. 1996.

RAIS – Relação Anual de Informações Sociais. Elaboração: CGET/DES/ SPPE/MTE – Coordenação Geral de Estatísticas do Trabalho; Declaração Eletrônica de Serviços; SPPE/MTE. Disponível em: < http://www.mte.gov.br/rais/resultado_2008.pdf>. Acesso em: 2 set. 2010.

Rajaratnam SMW, Arendt J. Saúde em uma sociedade 24h. New York: London: The Lancet. New York: Elsevier Science 2001.

Regulamento 561, de 15 de março de 2006, “relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social do setor dos transportes rodoviários”. Disponível em < <http://zip.net/bntqrV> > ou < <http://eurlex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32006R0561> >; acesso em 2 ago. 2016. 7

RIZZOTTO, Rodolfo Alberto. As drogas e os motoristas profissionais: dimensionando o problema e apresentando soluções. Movimento SOS Estradas, 2014. Disponível em < <http://zip.net/bvtrm3> > ou < <http://estradas.com.br/wp-content/uploads/2015/01/As-Drogas-e-osMotoristas-Profissionais.pdf> >; acesso em 15 ago. 2016.

Rosa, I. (2006). Trilhando caminhos e perseguindo sonhos: Histórias e memórias de caminhoneiros. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, MG, Brasil.

ROSSO, G. L.; PEROTTO, M.; FEOLA, M.; BRUNO, G.; CARAMELLA, M. Investigating obesity among professional drivers: the high risk professional driver study. American Journal of Industrial Medicine, v. 58, n. 2, p. 212–9, fev. 2015.

SILVA, José Antônio Ribeiro de Oliveira. A flexibilização da jornada de trabalho e seus reflexos na saúde do trabalhador. Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região, Campinas, SP, n. 42, p. 127-156, jan./jun. 2013.

Silva, R. A. (2015). Vida de caminhoneiro: sofrimento e paixão. Dissertação de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica, Campinas, SP, Brasil.

SPURGEON, A. Working time: its impact on safety and health. OIT y Korean Occupational Safety and Health Research Institute, Genebra, 2003.

SÜSSEKIND, Arnaldo et al. Instituições de Direito do Trabalho. v. 2, 16. ed. atual. por Arnaldo Süssekind e João de Lima Teixeira Filho. São Paulo: LTr, 1996.

SÜSSEKIND, Arnaldo. Direito internacional do trabalho. 3. ed. atual. e com novos textos. São Paulo: LTr, 2000.

TAKITANE, J., L. Garcia de Oliveira, L. Goes Endo, K. C. Barbosa Gruber de Oliveira, D. Romero Muñoz, M. Yonamine e V. Leyton,. Uso de anfetaminas por motoristas de caminhão em rodovias do estado de São Paulo: um risco à ocorrência de acidentes de trânsito? Ciência e Saúde Coletiva, 18, 2013.

TEIXEIRA, Monica La Porte. Acidentes e doenças do trabalho de profissionais do setor transporte: análise dos motoristas no Estado de São Paulo, 1997 a 1999. Ob. cit. na nota 89.

THOMPSON, E. P. A formação da classe operária inglesa, v. I, A árvore da liberdade. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987a.

TRILLO PÁRRAGA. F. J. La construcción social y normativa del tiempo de trabajo: identidades y trayectorias laborales. Valladolid: Lex Nova, 2010.

ULHÔA, M. A., E. C. Marqueze, L. C. LEMOS, L. G. d. Silva, A. A. Silva, P. Nehme, F. M. Fischer, C. R. D. C. Moreno, et al. Distúrbios psíquicos menores e condições de trabalho em motoristas de caminhão. Revista de Saúde Pública 44: 1130-1136. 2010.

URRUTIKOETXEA BARRUTIA, M. Vivir para trabajar: la excesiva jornada de trabajo como factor de riesgo laboral. Gestión Práctica de Riesgos Laborales, n. 77, dezembro de 2010.

VALDÉZ DAL-RÉ, F. La flexibilidad del tiempo de trabajo: un viejo, inacabado y cambiante debate. Relaciones laborales, n. 2, ano 15, Madrid, 23 de janeiro de 1999.

Veçoso, F. F. C., Pereira, B. R., Perruso, C. A., Marinho, C. M., Babinski, D. B. de O., Wang, D. W. L., Berrini, E. W., de Palma, J. B., & Salinas, N. S. C. (2014). A Pesquisa em Direito e as Bases Eletrônicas de Julgados dos Tribunais: matrizes de análise e aplicação no

Supremo Tribunal Federal e no Superior Tribunal de Justiça. Revista De Estudos Empíricos Em Direito. São Paulo, SP, 2014.

WEISHAUPT PRONI, M. Diferenciais da jornada de trabalho no Brasil. In: DARI KREIN, J.; BARROS BIAVASCHI, M.; OLIVEIRA ZANELLA, E. B. de; SOUZA FERREIRA, J. O. de (Org.). As transformações no mundo do trabalho e os direitos dos trabalhadores. São Paulo: LTr, 2006.

ANEXOS

QUADRO RESUMO DAS ATAS DE AUDIÊNCIAS DOS PROCESSOS TRABALHISTAS ANALISADOS DURANTE A PESQUISA		
NÚMERO DO CASO	RESUMO	NÚMERO DO PROCESSO
CASO 1	<p>Consta no depoimento pessoal do caminhoneiro reclamante que trabalhava das 5h às 23h, sem contar com o tempo que passava carregando e descarregando o caminhão, podendo esta durar varias horas; que sabe que passava muito mais tempo na estrada do que em casa; que parava 30 minutos para intervalo; que viajava para o Brasil todo; que quando mencionava a parada tinha que aguardar a autorização para parada em caso de área de risco; que já teve seu caminhão bloqueado; que quando tinha atrasos tinha-se que justificar o atraso senão teria descontado 2% de comissão; que as comissões eram pagas por fora; que a punição pelo bloqueio, era se tivesse atraso, a perda da comissão; que no posto de Roseira tem uma estrutura para banho e alimentação mas tudo custeado pelo empregado; que não tinha diárias;</p>	0100022-20.2017.5.01.0551
CASO 2	<p>Consta no depoimento pessoal do caminhoneiro reclamante que parava para se alimentar de 30 a 40 minutos e depois somente parava no pernoite; que nas areas de risco não para ir ao banheiro ou fazer lanche; parar com a liberação; que a liberação chegava no aparelho; que eles não ligavam; que depois que chegasse a liberação podia abrir a porta; que se não aguardasse a liberação, bloqueava o caminhão e também respondia perante a diretoria da empresa, mediante punição; carregamento e o descarregamento demoram as vezes 1 dia inteiro, descarga de 4 a 5 horas; também; que tinha folgas, 2 ao mês</p>	0101440-90.2017.5.01.0551

CASO 3	Consta no depoimento testemunhal do caminhoneiro que para a América do Sul, faziam cerca de duas viagens por mês, que duravam cerca de 12/13 dias, se não tivesse problema na aduana; que em média, nessas viagens trabalhavam iniciando 6/7 horas e terminando às 21 horas; o depoente usufruía de cerca de 15 minutos de intervalo intrajornada; que acredita que usufruía de folga dessa forma por cerca de 4 finais de semana por mês;	1000168-19.2016.5.02.0462
CASO 4	Consta no depoimento pessoal do caminhoneiro reclamante que iniciava sua jornada sempre entre 7h30min e 8h00min, não sendo possível estimar horário de término, mas sabe dizer que antes das 18h00min a jornada jamais se encerrou; que o mais usual era tomar suas refeições dentro dos caminhões, enquanto aguardava em fila para descarga; que em outras oportunidades, usufruía de 30 a 40 minutos; que quando fazia entregas fora do estado, chegava a trabalhar 24 horas em sequência; que em caso de avarias nos veículos transportados pela carreta, a segunda reclamada aplicava penalidades ao depoente, correspondente a suspensões de até sessenta dias;	1000687-12.2016.5.02.0262
CASO 5	Consta no depoimento testemunhal do caminhoneiro que iniciavam a jornada entre 5h e 6h; que às vezes o caminhão já estava carregado, e outras não; que na maioria das vezes encerrava a jornada entre 22h e 23h; que as entregas eram por agendamento; que entravam na fila para descarga; que o depoente trabalhava todos os dias, inclusive domingos; que tinha no máximo três folgas por mês; que fazia intervalo pela manhã de uns 15 ou 20 minutos; que fazia intervalo para almoço de cerca de 40 minutos na maioria das vezes; que fazia intervalos à tarde de 15 ou 20 minutos, conforme a necessidade;	0021749-51.2016.5.04.0204

CASO 6	Consta no depoimento pessoal do caminhoneiro reclamante que às vezes acontecia de o depoente trabalhar 12 horas ou mais; que raramente acontecia de trabalhar menos horas; que as viagens para o Chile duravam mais de 15 dias, às vezes 20 ou 25 dias; que às vezes havia tempo parado em aduanas, às vezes um dia inteiro, às vezes dois dias;	0020854-53.2016.5.04.0281
CASO 7	Consta no depoimento testemunhal do caminhoneiro que fazia viagens para entrega em todo Brasil, sendo que as viagens demoravam de 30 a 40 dias, o mesmo ocorrendo com o reclamante; que trabalhavam de domingo a domingo quando estavam viajando; que quando retornava, tinha folga de 2 a 3 dias; que rodavam no caminhão das 5h às 22h; que até 2016 não havia intervalo para almoço; que a jornada também era a mesma para domingos e feriados; que tinham a responsabilidade de conferir a carga e se faltasse alguma mercadoria era responsabilizado pelo gerente;	0000190-40.2019.5.06.0313
CASO 8	Consta no depoimento pessoal do caminhoneiro que viajava na segunda-feira às 06 horas da manhã e chegava na quarta às 19h; que os caminhões eram rastreados que se saíssem de rota a empresa ligava; que no intervalo a empresa não ligava; que tinha orientação para tirar 01 hora de intervalo; que não tinha rota certa; que na quinta-feira chegava às 06 da manhã para outro roteiro, retornando na sexta à noite ou eventualmente aos sábados às 14/15h; que o trabalho aos sábados ocorria 3 vezes que em regra as entregas eram realizadas a partir das 07 horas da manhã até às 20h; nada mais disse.	0001685-72.2016.5.06.0007

CASO 9	Consta no depoimento pessoal do caminhoneiro sua jornada às 07:30 e encerrava às 18:00; não registrava sua jornada em folhas de ponto nem em qualquer sistema de registro; aos sábados trabalhava no mesmo horário; usufruía de 30 minutos para almoço; apresentava na empresa às 07:00 para fazer o carregamento, que durava de 5 a 6 horas; "às vezes quando eu chegava muito tarde, e não tinha mais veículo para voltar para casa, eu dormia no caminhão, para trabalhar no dia seguinte";	0001032-44.2016.5.10.0012
CASO 10	Consta no depoimento pessoal do caminhoneiro que trabalhava de segunda a segunda; que trabalhava todos os dias do mês, chegando em casa a noite, retornando por volta de meio dia; que no caminhão não tinha televisão; que a empresa que autorizava o início e o fim da jornada; que começava a trabalhar de 5/6 da manhã, trabalhando até 21/22h; que a empresa que autorizava o horário de intervalo de 11 a meio dia; que parava de 11 a meio dia todos os dias; que quando não tinha carga, ficava no caminhão aguardando orientação da empresa; que isso acontecia no máximo em 2 dias; que nas descargas ficava no meio da rua, dentro da cabine, sujeito a riscos".	0000261-86.2019.5.10.0812
CASO 11	Consta no depoimento testemunhal do caminhoneiro que o depoente começava a trabalhar às 5:30h/6h e encerrava às 19:30h/20h; que o intervalo era somente o tempo de comer e voltar para o caminhão porque tinha que permanecer na fila com o caminhão; que geralmente retornava de viagem no sábado, chegando por volta de 12h/13h;	0000363-35.2019.5.13.0001

CASO 12	Consta no depoimento pessoal do caminhoneiro que nas segundas-feiras saía por volta das 2h30min ou 3h da manhã que trabalhava até 21h ou enquanto houvesse mercado aberto; que almoçava em 15 minutos;	0000074-82.2019.5.14.0031
CASO 13	Consta no depoimento testemunhal do caminhoneiro que quando estava em viagem o horário era das 6h ou dependendo do local às 5h; que o intervalo para almoço era de 20 a 30 minutos; que parava por volta das 20h/21h; que esses horários eram quando estavam em viagens mais longe; que se chegasse à empresa às 14h no sábado geralmente o motorista tinha que ficar pois havia reunião marcada e deveria ficar esperando; que a reclamada não custeava pernoite em hotel; que dormia dentro na boleia do caminhão;	0000072 -15.2019.5.14.0031
CASO 14	Consta no depoimento pessoal do caminhoneiro que o excesso de jornada acontecia quando trabalhava além de 13 horas; que trabalhava das 05h30/06h às 22h, todos os dias, sem exceção, sem nenhuma alteração de início nem de término, com 02 intervalos de 20/30 minutos, além de uma a duas paradas por 10 a 15 minutos, para bater pneu e ir ao banheiro; que rodava aproximadamente 700 a 800 quilômetros por dia; que assinava os cartões de ponto, mas as informações estão erradas; que demorava aproximadamente 30/40 minutos tanto para carregar quanto para descarregar; que tinha uma a duas folgas por mês; que o depoente fazia corretamente os lançamentos das macros. O depoente conferiu algumas vezes os cartões e verificou que aproximadamente de cada 30 dias uns 12 dias não correspondiam à realidade;	0011293-20.2016.5.15.0080

CASO 15	Consta no depoimento testemunhal do caminhoneiro que viajava o Brasil inteiro; que pernoitava fora 23/24 dias por mês; que anotava ficha de controle, que todos dias anotava a ficha de controle, que anotava corretamente o horário de início da jornada e o fim da espera, mas não o tempo de refeição, o fim da jornada e o início da espera; que fazia 30 minutos de almoço e 30 minutos jantar; que poderia ficar a noite inteira ou uma semana na espera, que o mínimo de tempo de espera era de 3 ou 4 horas;	0012877-17.2017.5.15.0039
CASO 16	Consta no depoimento testemunhal do caminhoneiro que entravam na empresa às 6h e retornavam apenas às 20h/21h, tendo vezes de chegar até meia-noite; que havia folga na terça-feira para compensar as horas extras; que faziam refeição dentro do próprio caminhão e não usufruíam do intervalo."	0010036-72.2019.5.18.0014
CASO 17	Consta no depoimento testemunhal do caminhoneiro essa rota para Recife era a que o reclamante fazia sempre. Essa viagem para Recife durou 14 dias, com jornada das 06h00 às 21h00/22h00, com 15 a 20 minutos para almoço. Não para para abastecer, pois seu caminhão tinha dois tanques. Parava, ainda, 15 a 20 minutos para ir ao banheiro e "bater pneu". Nessa viagem ficou 10 dias aguardando carga e descarga. Esclarece que não usufruía do intervalo integralmente porque já saiu com a carga atrasada. O reclamante já reclamou ao depoente que estava com batimento acelerado e cansado porque bebia energético durante as viagens;	0010002-24.2018.5.18.0082

CASO 18	Consta no depoimento pessoal do caminhoneiro que a carga da JSL era perigosa e não era recomendado rodar a noite e por isso o depoente rodava até às 22h e saía no dia seguinte às 05h; que o rastreador era quem determinava os locais de parada permitidos; que não havia recomendação de quantidade de horas para rodar, apenas a determinação de parada às 22h; que pelo Sr. Marcelo o depoente rodaria, inclusive à noite, porém havia restrição até às 22h pela JSL;	0001091-58.2017.5.19.0008
CASO 19	Consta no depoimento testemunhal do caminhoneiro que seu horário de trabalho era, regra geral, das 05h/05:30h às 22h/23h, com 01 hora de intervalo intrajornada; que quando foi contratado o acordado era que a cada 25 dias de trabalho teria direito a 05 dias de folga, todavia, gozar das folgas era uma excepcionalidade, já tendo ocorrido, inclusive, de ter passado 90 dias sem folga; que nos relatórios existiam o apontamento de folgas, sem as mesmas terem sido efetivamente gozadas; que trabalhava sábados, domingos e santificados e que o caminhão só ficava parado para descarregamento; que a orientação padrão da empresa era que os motoristas rodassem até as 22h, todavia, caso existissem mercadorias a serem entregues com urgência, os mesmos rodavam além desse horário atendendo a solicitação da empresa;	0000978-07.2017.5.19.0008
CASO 20	Consta no depoimento pessoal do caminhoneiro que, na sua rotina de trabalho, iniciava a jornada às 5h ou 6h e encerrava às 22h, com 3 intervalos, sendo 2 de 30 minutos e 1 de 60 minutos, para café da manhã, almoço e jantar; que, quando dormia em viagem, pernoitava no caminhão; que não tinha condições de alugar quarto, pois não recebia nem diária nem ajuda de custo; que todos os motoristas, inclusive o reclamante, trabalhavam no mesmo sistema; que	0000946-12.2016.5.20.0007

	o tempo total do procedimento de carregamento também é variável, de 2h a 10h;	
CASO 21	Consta no depoimento testemunhal do caminhoneiro que começava a trabalhar as 03h/05h/06h; que quando as viagens eram para fora começava mais cedo; que fazia entregas até 20h/21h; que não podia parar antes, pois tinha que atender as demandas; que não recebia ajuda de custo, só para alimentação; que dormia em cima da mercadoria, no bau do caminhão; que fazia em torno de 20 a 25 entregas por dia; que o tempo de entrega dependia do local; que quando retornava deixava o caminhão na empresa; que se chegasse às 22h só prestava contas no dia seguinte	0000245-69.2016.5.20.0001
CASO 22	Consta no depoimento testemunhal do caminhoneiro que o depoente costumava deixar Natal em direção ao interior por volta das 3 horas da madrugada, e geralmente voltavam para natal nos sábados, entre meio-dia e 15 horas; Que o depoente o motorista, enquanto estavam nas cidades do interior, tinham que iniciar a jornada as três ou quatro horas da manhã para fazer as entregas, já que muitas vezes havia fila de caminhões nos locais que deveriam entregar as mercadorias, e além disso tinha que deixar toda mercadoria na calçada da loja; que enquanto permaneceu no interior, as entregas eram efetuadas até às 19 ou 20 horas, em média; que enquanto permaneciam viajando para o interior, raramente era possível usufruir do intervalo para o almoço de uma hora	0000462-02.2018.5.21.0006

CASO 23	<p>Consta no depoimento testemunhal do caminhoneiro que que após a liberação para viagem, às 04h00, fazia, check-list no caminhão e iniciava a viagem, parava às 09h para café, voltava a viagem, parava ao meio-dia para almoço, e rodava até 21h30/22h00; que os intervalos (paradas) variavam entre 30, 40 ou 60 minutos; que na entrevista foi lhe informado que trabalharia 30 dias e folgaria 04 dias; que caso houvesse alguma avaria na mercadoria a ser entregue o valor seria descontado do valor da comissão; que, por exemplo, numa viagem de São Paulo para Sergipe ocorreu uma avaria no importe de R\$ 300,00 e o cliente fez um a nota de devolução da mercadoria e ao ser apresentado à empresa teria dito que o depoente seria responsável pelo ressarcimento do valor; que na ocasião era um carregamento de piso que quebrou peças e teve que reembolsar a avaria; que o depoente chegou a pagar avaria no valor de R\$ 720,00, também em relação a quebra em carregamento de piso; que durante o período que trabalhou pagou 03 avarias; que para fazer face as despesas durante a viagem o depoente ajudava os "chapas" no descarregamento para ficar com parte do valor que era destinado a estes; que a empresa fornecia uma "gaveta" onde constava um fogão, botijão, panelas para ser utilizada durante a viagem no preparo de suas refeições; que com o dinheiro que conseguia ajudando os "chapas" comprava mantimentos para processar com os utensílios fornecidos pela empresa e fazer suas refeições durante a viagem; que a folga durava no máximo 04 dias, mesmo no caso em que passasse 60 dias viajando, tendo em vista que não acumularia a folga; que havia determinava da empresa de rodar 600km/dia; que caso rodasse menos que isso alguém da empresa ligaria para saber se teria</p>	0000482-78.2018.5.21.0010
---------	---	---------------------------

	<p>ocorrido algo que justificasse o não cumprimento da meta de 600km diários; que em três filiais (Criciúma, São Paulo e João Pessoa) havia refeitório onde o depoente poderia realizar as refeições, mas teria que pagar pela comida;</p>	
CASO 24	<p>Consta no depoimento pessoal do caminhoneiro que trabalhava das 5h00 às 23h30, de segunda a domingo, com 2 folgas mensais; que usufruía de 1 hora de intervalo para almoço e mais 1h30 de intervalo para o jantar; que o caminhão possuía rastreador e localizador; que dormia dentro do caminhão; que não havia outro local para fazer o pernoite; que nunca foi prometido o pagamento de diárias que raras vezes ficou esperando uma ou dois dias para carregar o caminhão e seguir viagem; que várias vezes aconteceu de ficar esperando para carregar o caminhão, principalmente em datas comemorativas, como Natal e Ano Novo; que já ficou parado por 11 dias no MT, em uma serraria, aguardando o corte dos materiais de construção; que não sabia previamente quanto tempo duraria a espera para o carregamento do caminhão</p>	0024769-24.2017.5.24.0086
CASO 25	<p>Consta no depoimento pessoal do caminhoneiro que nos locais onde carregava poderia iniciar às 4hs até 22hs, sendo que no sábado poderiam carregar até 18hs, e não havia carregamento em domingos; o depoente viajava em torno de 3 a 4 vezes por mês e em média cada viagem durava em torno de 01 semana; o tempo para carregar o caminhão era de 01 a 02 horas e para descarregar era o mesmo tempo; o depoente destinava em média de 30 a 40 minutos para almoçar e 30 a 40 minutos para jantar, esclarecendo que fazia sua própria refeição no caminhão, cozinhando a noite e esquentando no dia seguinte para o</p>	0024709-12.2017.5.24.0002

	almoço, porque tinha agendamento para descarregar e para carregar o veículo; o depoente também realizava parada par abastecimento do veículo e realizar sua higiene pessoal, em média 2 vezes por dia, e cada parada em torno de 20 a 30 minutos;	
--	---	--

FORMULARIO PADRÃO DE ANÁLISE DAS ATAS DE AUDIÊNCIA DE INSTRUÇÃO NOS PROCESSOS TRABALHISTAS DOS TRIBUNAIS REGIONAIS DO TRABALHO DAS 1ª, 2ª, 4ª, 6ª, 10ª, 13ª, 14ª, 15ª, 18ª, 19ª, 20ª, 21ª, 24ª REGIÕES.		
NÚMERO DO PROCESSO:	TRIBUNAL RESPONSÁVEL:	DEPOIMENTO <input type="checkbox"/>)PESSOAL <input type="checkbox"/>)TESTEMUNHAL
TIPO DE ROTA EXECUTADA PELO CAMINHONEIRO: <input type="checkbox"/>)INTERMUNICIPAL <input type="checkbox"/>)INTERESTADUAL <input type="checkbox"/>)INTERNACIONAL <input type="checkbox"/>)NÃO HOUVE RELATO		
DURAÇÃO DA JORNADA DE TRABALHO: <input type="checkbox"/>)MENOS DE 8 HORAS <input type="checkbox"/>)8 HORAS <input type="checkbox"/>)9 A 10 HORAS <input type="checkbox"/>)11 A 12 HORAS <input type="checkbox"/>)13 A 14 HORAS <input type="checkbox"/>)15 A 16 HORAS <input type="checkbox"/>)17 A 18 HORAS <input type="checkbox"/>)19 A 20 HORAS <input type="checkbox"/>)MAIS DE 20 HORAS <input type="checkbox"/>)NÃO HOUVE RELATO		
QUANTIDADE DE INTERVALOS POR JORNADA <input type="checkbox"/>)1 <input type="checkbox"/>)2 <input type="checkbox"/>)3 <input type="checkbox"/>)MAIS DE 3 <input type="checkbox"/>)NÃO HAVIA INTERVALO <input type="checkbox"/>)NÃO HOUVE RELATO		
DURAÇÃO DOS INTERVALOS DE REPOUSO E ALIMENTAÇÃO <input type="checkbox"/>)15 MINUTOS <input type="checkbox"/>)20 MINUTOS <input type="checkbox"/>)30 MINUTOS <input type="checkbox"/>)45 MINUTOS <input type="checkbox"/>)1 HORA <input type="checkbox"/>)MAIS DE 1 HORA <input type="checkbox"/>)NÃO HAVIA INTERVALO <input type="checkbox"/>)NÃO HOUVE RELATO		

<p align="center">TRABALHO NO HORÁRIO NOTURNO (ENTRE 22H E 5H):</p> <p>()SIM ()NÃO ()NÃO HOUVE RELATO</p>		
<p align="center">TEMPO GASTO PARA CARREGAR E DESCARREGAR O CAMINHÃO:</p> <p>()MENOS DE 30 MINUTOS ()ENTRE 30 MINUTOS E 1 HORAS ()ENTRE 2 E 3 HORAS ()ENTRE 4 E 6 HORAS ()ENTRE 6 E 8 HORAS ()MAIS DE 8 HORAS ()OUTRO: _____</p>		
<p align="center">DIAS DE FOLGA NO MÊS:</p> <p>()MAIS DE 7 DIAS ()ENTRE 7 E 5 DIAS ()ENTRE 4 A 2 DIAS ()1 DIA ()MENOS DE UMA FOLGA POR MÊS ()OUTRO: _____</p>		
<p align="center">PRESENÇA DE PERIGOS OU CONDIÇÕES NOCIVAS</p> <p>()NÃO HOUVE RELATOS ()SIM: _____</p>		
DATA DA ANÁLISE:	HORA:	ASSINATURA: